

La mer, enjeu stratégique du XXIème siècle

NBCD-school van Ryckvelde

Naar een veiliger scheepvaart

La Marine Polonaise en 1939-45

Des équipages vaillants aux mérites oubliés

41e jaargang - 41e année nr. 252 - '98/3

# NEPTUNUS

## *Marine*



TRIMESTRIEL

DRIEMAANDELIJKS



# NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving  
van 500,- BEF.  
op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30  
van NEPTUNUS, Oostende.

## BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend  
abonnement** van 750,- BEF.  
nemen, wat  
overeenstemt met de  
werkelijke kostprijs van  
het tijdschrift of nog beter...  
een **weldoend abonnement**  
aan 1.000,- BEF.



## «NEPTUNUS»

41e jaargang - 41e année nr. 252 - '98/3

### **Directeur - Directeur:**

L. Delprat - Rue Landuyt, 124 - 1440 Braine-le-Château

### **Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:**

J.C. Vanbostal - Driekoningenweg, 15 - 8310 Brugge.

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Marine.**

**Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Marine.**

Driemaandelijks Maritiem tijdschrift - Revue Maritime trimestrielle

Editeur: ASBL Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende

Uitgever: VZW Neptunus,

Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,-BEF - Prix par numéro 150,- BEF

Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: "Goekint Graphics", 8400 Oostende

In België gedrukt bij "Goekint Graphics", 8400 Oostende

Copyright 1998 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende

Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever:

Jean-Claude Vanbostal - Driekoningenweg, 15 - 8310 Brugge.



# INHOUD SOMMAIRE

nr.3 september 1998  
septembre

<b>Lectori salutem</b> door / par W. Bosteels	146	<b>Boekbespreking:</b> "Twee eeuwen Rijkswaterstaat" "De VOC in bedrijf (1602-1799)" "Maritieme kijkboeken" "Nederlandse lichtschepen" "The Royal Navy in focus 1970-79" "The Campaign of Trafalgar 1803-1805" door F. Neyts	195
<b>La mer, enjeu stratégique du XXIème siècle</b> par l'Amiral de division M. Verhulst	147	<b>Nice to know</b>	198
<b>De NBCD-school van Ryckeverde</b> door G.A.H. Toremans	157	<b>Info Reserve</b>	199
<b>Les Uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (II)</b> par CPV(hre) J.-C. Liénart	160	<b>Info Marine</b>	201
<b>Gezamenlijke opwerking voor Belgisch/Nederlandse mijnenbestrijdingseenheden</b> door G.A.H. Toremans	168		
<b>La campagne du Belgica vers Lisbonne</b> par EDV J. Raskin	171		
<b>Maritiem Panorama</b> <b>Naar een veiliger scheepvaart</b> door H. Rogie	173		
<b>Panorama Maritime</b> <b>Une nouvelle route pour la communauté portuaire d'Ostende</b> Par H. Rogie	175		
<b>Le sous-marinier de Napoléon: Jacques Joseph Ransonnet</b> par J.-M. de Decker	177		
<b>Woorden uit de zeemanskist: Dukdalf</b> door wijlen IOM(b.d.) J.-B. Dreesen	180		
<b>La Marine Polonaise en 1939-45</b> <b>Des équipages vaillants aux mérites oubliés</b> par P. Eygenraam	182		
<b>Elektronische kaarten en Geïntegreerde brugsystemen (deel 3)</b> door KVK R. Cardijn	185		
<b>Entre rêve et réalité</b> par Saint Bernard du Spuikom	188		
<b>De Panneschuit VI</b> <b>Afwerking van de romp</b> door Modelbouwclub "Disseltje"	189		
<b>Sloepenwedstrijd voor verenigingen op het Amstelmeer in Nederland</b> door R. Willems	191		
<b>Les "Masters" à l'Amstelmeer</b> par R. Willems	194		

ISSN 0028-2790

**Revue maritime trimestrielle**  
**Driemaandelijks maritiem tijdschrift**

**Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift**  
L. Delprat

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef**  
J.-C. Vanbostal

**Photos - Foto's**  
J. Camps - P. Hornez - S. Jacquet - F. Philips  
G. Poupaert - G. Toremans - L. Van Ginderen

**Lay-out**  
K. De Deyne

**Vertaling, verbetering - Traduction, correction**  
J.-P. Duperroy - Mevr. A.-M. Debackere

**Dienst publiciteit - Service publicité**  
V. Segaert - C. Cappon

**Administratie - Administration**  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666

**Service vente et abonnements**  
**Verkoop- en Abonnementendienst**  
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30  
500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend  
annuel protecteur  
1.000 BEF weldoend  
bienfaiteur

**Raad van Beheer - Conseil d'administration**  
**Président d'honneur - Erevoorzitter** : J.-Cl. Liénart  
**Président - Voorzitter**: L. Delprat  
**Penningmeester - Trésorier**: J.-P. Falise  
**Sekretaris - Secrétaire**: N. Vansteenkiste  
**Beheerders - Administrateurs**:  
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck,  
G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal,  
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe, E. Wets



# Lectori salutem,

**M**et deze, misschien ietwat nostalgische woorden neem ik afscheid van jullie en stop mijn functie als hoofdredacteur. Nu, afscheid is een groot woord. Velen onder U, komende uit maritieme middens, begrijpen maar al te best dat zoiets als "afscheid" hooguit "tot ziens" kan betekenen.

De jaren dat ik het geluk had voor Neptunus te mogen werken, waren voor mij een bijzonder positieve ervaring deels te danken aan jullie trouw en medewerking, maar ook aan de collegialiteit en de vriendschap die eigen zijn aan allen die het maritieme in zich dragen.

Jammer genoeg moeten we echter vaststellen dat het de laatste jaren steeds minder goed gaat met ons Belgisch maritiem bestaan.

Wat ons nog rest aan een eens zo groot patrimonium kunnen we best koesteren en veilig stellen als aandenken aan een rijk verleden. Het is vijf voor twaalf, dat is inmiddels duidelijk.

Wijlen Vice-Admiraal De Wilde met zijn stelling "België, een Maritiem land bij uitstek" heeft jammer genoeg zijn wens niet kunnen waarmaken.

Mijn vriend en trouw medewerker Jan Dreesen zou bergen verzet hebben voor de oprichting van een maritiem platform. Ook hij liet ons achter met een leegte die moeilijk in te vullen valt. Wie in dit land met zijn zowat 1001 verenigingen zal ooit de fakkel overnemen?

Neptunus van zijn kant wil en zal blijven ijveren voor een duurzame samenwerking onder de diverse maritieme verenigingen.

Voor mij was dit een mooi boek maar ik heb het uit en ga nu met verlof. Met het volste vertrouwen voor de toekomst van Neptunus geef ik het roer over aan mijn opvolger J.-C. Vanbostal.

Ik dank U als trouwe lezer van ons Maritiem tijdschrift Neptunus en wens U, Uw familie en vrienden, het allerbeste voor de toekomst.

**Met een maritieme groet,  
W. BOSTEELS**

# Lectori salutem,

**P**ar ces mots, quelque peu nostalgiques, peut-être, je vous fais mes adieux et mets un point final à mes activités de rédacteur en chef.

Adieu, un grand mot !

Plusieurs d'entre vous, venant de milieux maritimes, comprendront cet adieu tout au plus comme un "au revoir".

Ces années où j'eus le bonheur de pouvoir travailler pour Neptunus, furent pour moi une expérience enrichissante grâce à votre fidélité et coopération, mais aussi à la collégialité et amitié propres à tous ceux qui se reconnaissent du monde maritime.

Hélas ! Nous devons constater que ces dernières années, notre existence maritime n'est pas au mieux de sa forme.

Bientôt il ne nous restera plus qu'à chérir et mettre à l'abri ce si grand patrimoine en souvenir d'un riche passé. Il est moins cinq et c'est évident. Feu le Vice-Amiral De Wilde avec sa thèse "La Belgique, pays maritime par excellence" n'a malheureusement jamais pu réaliser ses rêves.

Mon ami et fidèle collaborateur Jan Dreesen aurait déplacé des montagnes à l'établissement d'un "carrefour" maritime.

Il laisse un vide difficile à combler. Dans ce pays au 1001 associations, qui reprendra le flambeau?

Neptunus veut et s'appliquera avec ardeur à développer une coopération durable entre les diverses associations maritimes.

Pour moi, ce fut un beau livre mais je l'ai terminé et prends ma retraite.

Je passe la barre à mon successeur J.-C. Vanbostal avec la plus grande confiance dans l'avenir de Neptunus.

Je vous remercie, fidèle lecteur de notre périodique et vous souhaite, et à vos familles et amis, le meilleur pour les années à venir.

**Mes salutations maritimes,  
W. BOSTEELS**



# LA MER, ENJEU STRATEGIQUE DU XXI<sup>EME</sup> SIECLE



Amiral de division M. VERHULST, ir  
Chef d'Etat-Major de la Marine  
à la FUCAM, le 11 février 1998

## Introduction

Lorsque Monsieur le Professeur LE HARDY de BEAULIEU m'a proposé de parler de l'importance stratégique de la mer au XXI<sup>ème</sup> siècle aux futurs responsables d'une saine gestion de notre planète, je me suis réjoui de cette occasion de participer très modestement à la transmission de divers savoirs et expériences.

Cet apport extérieur et varié de connaissances renforce les racines de chacun pour mieux atteindre cet équilibre de la pensée qui permet d'éviter les slogans qui embrigadent. Savoir libère.

La force et les richesses acquises doivent converger pour assurer les trois éléments vitaux pour l'homme que sont la sécurité, le développement et le bien-être.

C'est du lien toujours croissant qui existe entre ce trinôme et la mer que je souhaite vous entretenir.

## Sécurité et défense

L'objectif premier de tout être humain est d'accroître son bien-être, un objectif très naturel me semble-t-il, malheureusement trop souvent confondu avec le "bien-avoir".

Le bien-être dépend du développement de tous ordres de la société. Et puisqu'une évolution vaut bien mieux qu'une révolution tant celle-ci est trop souvent synonyme de massacres, ce développement doit être progressif; il exige donc un environnement pacifique. Or, tout comme la nature a horreur du vide, l'histoire humaine ne supporte pas le vide de puissance sans réactions le plus souvent brutales. L'Europe ne doit donc pas avoir d'ennemi prédésigné pour organiser sa sécurité et sa défense.

Cet environnement pacifique doit être un souci prioritaire pour les responsables politiques, ce qui implique des garanties de sécurité pour la société et donc une capacité de défense de ses intérêts vitaux et de ses valeurs essentielles.

Par valeurs essentielles, j'entends les valeurs spécifiques à la société humaine, à savoir, le respect de la personne humaine, la démocratie, l'Etat de Droit, ...

Ce sont ces valeurs qui permettent à l'homme de dépasser sa condition animale pour faire route vers ce que Teilhard de Chardin appelait la Noosphère. C'est aussi pourquoi je les qualifie d'essentielles, en rapport avec le verbe "esse", exister en tant qu'homme.

Par intérêts vitaux, il faut retenir tout ce qui est indispensable pour que nos sociétés belge et européenne puissent maintenir leur niveau de vie et l'améliorer; il s'agit donc ici de survie économique.

Pour mémoire, la sécurité est un concept bien plus large que la défense qui n'en est que la partie purement militaire;



car la sécurité englobe également tous les aspects politiques, diplomatiques, économiques, géographiques, culturels, historiques et religieux qui sous-tendent les relations humaines et leurs crises éventuelles.

Ce premier point a pour but d'attirer votre attention sur la nécessité de la sécurité et donc implicitement de la défense pour le bien-être sinon simplement pour la survie du citoyen européen.

## **L'importance stratégique de la mer pour répondre aux aspirations les plus profondes de l'homme**

### **a. Quel est le poids de la mer dans ce raisonnement ?**

Première observation, la mer couvre quelque 73% de la surface du globe. Elle est le moyen d'échange inévitable entre les pays possédant des matières premières et ressources énergétiques et les pays industrialisés. La mer recèle bien sûr aussi des richesses halieutiques et minières. La mer attire les touristes.

Toutefois sa vraie dimension stratégique vient de ce qu'elle n'appartient à personne ou, si vous préférez, elle est pour tous, à condition d'avoir les moyens de l'exploiter. Son exploitation est donc encore aujourd'hui aux mains des plus forts en appui à leurs intérêts économiques. Le pluriel est ici symbolique tant les Etats-Unis prennent quasiment toute la place. Restent les eaux territoriales et les zones économiques exclusives où les Etats ont des droits et des devoirs.

Examinons ces différents aspects, en commençant par les échanges internationaux et plus particulièrement par le transport maritime.

b. Depuis les tous premiers hommes, la mer a toujours favorisé les échanges car elle reliait, et relie toujours d'ailleurs, les différentes civilisations par des routes aisées, du moins par beau temps, par rapport aux forêts et montagnes qui barraient la progression de nos ancêtres vers d'autres lieux. Léopold II l'exprimait à Gand en 1881: "Depuis l'antiquité jusqu'à nos jours les petits peuples qui se sont faits grands dans l'histoire ont usé de la mer". Et il poursuivait en ces termes: "Il est permis à toutes les nations, quelle que soit l'exiguïté de leur territoire, d'occuper sur l'océan une place qui n'est limitée que par leur activité et leur audace". Nous verrons plus loin ce que la Belgique a fait de ce conseil.

Ce n'est donc pas pour rien que 83 % de la population mondiale se situent aujourd'hui à moins de 500 km des côtes et 67% à moins de 300.

Aujourd'hui, près de 90 % du commerce extérieur de l'Union Européenne transite par la mer. La raison est purement économique. Prenons l'exemple très concret d'une cargaison de 75.000 tonnes à déplacer d'Italie vers Anvers. Le moyen le plus rapide et le moins coûteux est le bateau.



**Vue du port d'Anvers**

Pourquoi? Parce qu'un seul bateau fait ce travail en 12 jours, chargement et déchargement inclus pour ± 20 millions de FB. Pour en faire autant par la route, il faudra ... 3.000 camions et 3.000 chauffeurs: impossible en une fois. Reste donc à entamer des rotations. S'il faut respecter les heures de route autorisées, sur des autoroutes et tunnels déjà surchargés, il faudra plus de 12 jours et bien plus de 20 millions. 50 trains sont nécessaires pour en faire autant. Le même raisonnement s'applique à cette option. Reste le moyen dit le plus rapide, l'avion. Il vous en faudra 750 et encore, parmi les plus gros porteurs, 100 tonnes par chargement. La Force aérienne a fait ce calcul à ma demande. Il vous en coûtera 3 milliards en 9 mois !



Pour mémoire, ce ne sont pas 75.000 tonnes qui rentrent chaque année dans le port d'Anvers mais plus de 100 millions de tonnes, ce qui en fait d'ailleurs le deuxième port européen après Rotterdam (près de 300 millions de tonnes). Pour comparaison, en 1995, le Havre ne traitait que 53 millions de tonnes, Hambourg 72 millions et Amsterdam 50 millions.

A tout moment de nos jours, 20 milliards de tonnes de marchandises sont en déplacement en mer dont 50 pour cent de pétrole, 25 % de charbon et 25 % d'autres produits et les chiffres continuent de croître lentement. Le pourcentage de produits transportés par conteneurs augmente de 8 unités par an. Globalement, il faut s'en féliciter car les échanges impliquent des relations pacifiques sinon amicales et c'est bien là un des buts poursuivis.

Les voies de communications maritimes sont donc indispensables aux économies développées de l'Occident. Les plus récentes études de l'Union européenne confirment cette évolution.

Une rupture du flux des échanges maritimes signifie l'arrêt en quelques semaines de toutes les industries nationales et même européennes, engendrant à court terme la fin de nos structures économiques et le sous-développement à brève échéance. Peu de Belges reconnaissent la dimension vitale maritime de leur pays, et de l'Europe tout entière d'ailleurs, tant sont indispensables à leur survie les échanges avec le reste du monde.

Savez-vous que Anvers, à lui seul, apporte de manière directe et indirecte une valeur ajoutée de 318 milliards de francs par an, soit 4 % du PIB belge, et assure plus de 106.000 emplois. Selon une étude publiée en 1996 <sup>(1)</sup>, le port d'Anvers coûte à l'Etat fédéral 1,8 milliard et lui rapporte 112,5 milliards. Malgré tous les indicateurs européens, la Belgique n'a pourtant pas hésité à fermer ses chantiers navals entraînant la disparition de toutes les industries et PME satellites, à perdre le pavillon de sa flotte marchande, à privatiser la Régie des Transports Maritimes et à ne pas empêcher la réduction de sa flotte de pêche. Il faut renverser la vapeur et reconnaître le XXIème siècle comme maritime pour converger avec nos voisins vers cet horizon des échanges mondiaux; ils profitent à la paix en favorisant le développement de toutes les régions du monde.

c. La protection et, si nécessaire, la défense de ces lignes de communications, vitales pour nos pays industrialisés et leurs populations, ainsi que l'accès aux régions-clefs quand nécessaire sont donc prioritaires pour les gouvernements européens et il ne faut pas attendre le temps de crise ou de guerre pour disposer des moyens nécessaires, adéquatement déployés.

Rappelez-vous la première guerre du Golfe en 1987 où la menace posée sur les exportations de pétrole a amené tous les pays à envoyer des navires dans cette région pour assurer la liberté de navigation.

Mais il est d'autres dangers qui surgissent dès le temps de paix: dans des zones telles que le détroit de Malacca, le détroit de Singapour, les Philippines en Asie ou Saint Domingue, Haïti et les accès menant au canal de Panama en Amérique du Sud, la lutte contre la piraterie maritime est une préoccupation journalière des états côtiers et leur impose d'énormes sacrifices.

Les Lloyds estiment que 20.000 pirates opèrent en Mer de Chine et le Bureau Maritime International a recensé officiellement plus de 800 cas de piraterie en haute mer entre 1980 et 1990. Ce nombre est en constante augmentation ces dernières années, et ce ne sont pas uniquement de petits navires qui sont pris en chasse. Maîtrisés par les pirates, ils rejoignent des ports où les autorités ferment les yeux ou profitent de ces actions illégales. Ces navires sont repeints et repartent sous de nouveaux noms, propriétaires et pavillons.



17 mai 1987: l'USS STARK touché par 2 exocets tirés d'un avion irakien (37 morts)

<sup>(1)</sup> "De haven als economische motor van de regio".



d. Au delà du transport maritime, la mer offre aussi de fabuleuses richesses halieutiques et minières, les fameux nodules polymétalliques, de même que 25 pour cent des réserves d'énergie fossile. C'est pour ces raisons que le droit international, le droit de la mer en particulier, a toujours donné lieu à d'âpres discussions entre les grands et moins grands du monde.

Pour mémoire, le droit de la mer est un droit public traitant des relations entre Etats souverains dans les espaces aux statuts divers qui composent la mer. Il ne faut pas le confondre avec le droit maritime qui est au sens propre un droit commercial.

Quittons la "Haute mer" et rapprochons-nous des côtes.

Chaque état a des droits et des devoirs dans ses eaux territoriales et dans sa zone économique exclusive. La protection de ces droits est une responsabilité nationale, elle va du contrôle de la pêche à la protection des ressources du fond de mer et à leur exploitation.

La Norvège en est un exemple frappant. Sa zone exclusive est tellement riche en ressources halieutiques et énergétiques que ce pays est pratiquement économiquement indépendant et peut se permettre de rester en dehors de l'Union Européenne. La protection de cette zone, des installations de forage et d'acheminement de produits pétroliers est vitale pour cet Etat.

Pour notre pays, cette zone couvre 4.000 km<sup>2</sup>, une grande province donc, son statut est fédéral et ses richesses sont minières: sables, graviers, ... sans oublier la pêche bien sûr.

Autre domaine d'action que l'on peut également appeler stratégique tant l'ennemi est destructeur et omniprésent, la lutte contre les trafiquants de drogue. Non seulement ce trafic engendre la déchéance de tant de jeunes mais il enrichit démentiellement les trafiquants qui blanchissent leurs fortunes en rachetant chaque jour quelques sociétés saines en plus.

Les chiffres aux Etat-Unis sont éloquentes:

- 300 milliards de dollars de revenus pour les trafiquants
- 49 milliards de dollars dépensés par les consommateurs américains
- 69 milliards de dollars pour les conséquences sociales
- 33 milliards de dollars dépensés par l'Etat fédéral et les Etats de l'Union.

C'est pour combattre ce fléau que de nombreux pays envoient des navires dans la mer des Caraïbes; ils y collaborent pour intercepter les transporteurs au plus près des sources d'approvisionnement afin que la drogue n'arrive pas dans les différents ports d'Amérique et d'Europe.

Cette lutte contre les trafiquants est considérée par les Américains comme une tâche prioritaire. La France, le Royaume-Uni, le Canada et les Pays-Bas y participent très activement. Une de nos frégates en mission dans la zone a participé à ce type d'opération en renseignant les responsables américains sur les mouvements de navires et d'aéronefs suspects.

Il en va de même pour d'autres trafics: cigarettes, armes, articles de contrefaçon, clandestins et réfugiés de toutes sortes qui, une fois débarqués, quelque bonnes que fussent leurs raisons, forment une population incontrôlable spécialement dans une Union Européenne où les contrôles aux frontières entre états sont supprimés.

Rappelez-vous à ce propos que dans le cadre des accords de Schengen, la côte belge est notre seule frontière avec le monde extérieur à cette zone, une vraie frontière donc qu'il convient de surveiller sérieusement si la Belgique veut remplir ses engagements.

## **Sécurité et défense en mer**

Comment assurer la sécurité en mer?

Depuis la fin de la guerre froide, des changements radicaux ont affecté le concept global de sécurité.

Nous avons assisté à la dissolution du Pacte de Varsovie et à l'implosion de l'URSS. Même plus, certains membres de ce pacte feront bientôt partie de l'OTAN. Il en résulte que la menace continentale en Europe est fortement réduite et que, de l'avis général, les risques d'un conflit majeur en Europe sont minimes. Cette évolution est renforcée par un dialogue accru entre anciens ennemis et par des mesures de confiance mutuelle de plus en plus nombreuses.



Parallèlement, nous assistons à une multiplication de conflits régionaux, souvent éloignés de nos frontières et particulièrement sanglants; ces conflits nous interpellent "moralement" mais aussi économiquement parce qu'ils mettent en cause nos intérêts dont certains sont vitaux tel l'accès aux sources de matières premières et d'énergie ainsi qu'aux marchés d'exportation. Ces conflits, pour raisons économiques, ethniques, religieuses ou autres, sont imprévisibles en temps et en lieu. Les risques d'expansion et de débordement sont toujours à prendre au sérieux. Pensez à l'Irak et aux réflexions récentes du Président YELTSINE à propos d'une 3ème guerre mondiale.



**Le conflit Iran-Irak: de 1984 à 1987, 382 navires marchands furent attaqués**

Les problèmes futurs de sécurité seront plus régionaux dans un monde plus interdépendant, il est donc de plus en plus difficile de diviser le monde en zones de sécurité et d'insécurité, de déterminer avec qui l'on devra intervenir et contre qui et comment ...

Dans ce cadre, les forces armées ne sont en fait que l'instrument des diplomates et des autorités politiques et ces autorités ont d'énormes difficultés aujourd'hui à déterminer comment atteindre les objectifs de sécurité nationale, en tout cas en comparaison avec la situation figée de la guerre froide. C'était si simple avant 1989: 2 super-puissances, 2 zones d'influence, quelques non-alignés, encore que ...

Durant cette période, les choses étaient claires et stables: les alliances connues, les capacités respectives relativement bien estimées (quantitativement), les scénarios plus ou moins constants. En découlaient des missions bien définies pour nous et nos Alliés, des capacités déterminées et des structures bien établies. Aujourd'hui, le monde bipolaire est devenu multipolaire, l'ordre est devenu désordre, la stabilité est remplacée par l'instabilité.

La menace continentale a disparu, les zones à risques se sont éloignées de la zone géographique de l'Europe; il faut donc actuellement envisager des opérations lointaines. Tant mieux, car la Belgique a suffisamment servi de champ de bataille aux grands.

Aujourd'hui, pour notre pays et pour l'Europe, ces crises lointaines se développent le plus souvent outre-mer. Pour les gérer au mieux, il faut intervenir au plus tôt, au plus près des foyers d'instabilité, avant leur expansion.

Car autant il est possible d'éteindre un incendie avec un verre d'eau si l'on intervient dès la première étincelle, autant la guerre et les crises graves pourront être évitées si l'ONU, l'OSCE, l'OUA interviennent à temps pour résorber les tensions régionales et résoudre les crises en puissance. Pour agir à temps et au niveau européen, manquent les moyens satellitaires de renseignement en temps réel et les capacités de projection de forces. Ici encore, la mer est incontournable car, après l'apport rapide et aérien des troupes et de leurs équipements légers, devront suivre par voie maritime, les équipements lourds en quantité suffisante et toute la logistique d'appui à des opérations dont la durée n'est jamais fixée à l'avance.

La dimension maritime des gestions de crise resurgit donc.

Pourquoi? Parce que les caractéristiques intrinsèques des navires permettent aux marines d'influencer les événements à peu de frais et présentent des avantages financiers et diplomatiques par rapport aux autres outils militaires, en plus d'une souplesse d'emploi inégalée.

En effet, les navires ont des caractéristiques très spécifiques parmi lesquelles je retiendrai tout d'abord:

- la mobilité:

le statut juridique de la mer permet en effet aux navires militaires de se déplacer librement sur tous les océans, sans aucune autorisation. Même le passage inoffensif dans les eaux territoriales leur est permis. Grâce aux eaux internationales, nous sommes les voisins de toutes les nations riveraines des mers et océans. La taille d'une marine n'a donc rien à voir avec la longueur de sa côte. Il suffit d'une porte.



- ensuite l'indépendance logistique:

tout navire peut rester de longues périodes en mer grâce à la présence de navires de ravitaillement en carburant, nourriture et pièces de rechange, capables également d'effectuer des réparations importantes, d'apporter un soutien médical performant, etc...

- la flexibilité d'emploi:

tout navire peut remplir différentes missions et il peut instantanément passer de l'une à l'autre. Un navire occupé à chasser des mines peut rapidement (suivant la distance) procéder à des opérations de sauvetage, de surveillance, de contrôle de cargaisons ou d'évacuation.

- les navires disposent aussi d'une capacité d'emport importante de toutes sortes de matériels, ce qui réduit les coûts surtout lors d'opérations lointaines, où les possibilités locales sont inexistantes ou insuffisantes.

Ces caractéristiques et bien d'autres permettent aux navires de se déployer partout dans le monde, sans être limité par des frontières politiques, de se maintenir prêt à intervenir de façon indéfinie au large des côtes sans avoir besoin de soutien terrestre. Les Etats-Unis le prouvent une fois de plus dans le Golfe Persique grâce à leurs porte-avions puisqu'ils peuvent se passer des bases à terre que leur refuse l'Arabie Saoudite.

Contrairement aux forces terrestres ou aériennes, l'envoi de navires peut se faire bien avant la prise de décision d'intervenir car aucune autorisation n'est nécessaire vu le statut international de la haute mer et l'indépendance logistique. L'utilité d'une Flotte n'est réelle que si elle est déjà déployée, surtout dès le temps de paix. La dissuasion et la capacité d'agir sont à ce prix. Ce prépositionnement est en effet un signe ferme, il affirme la volonté des états, exerce une pression politique sur les états riverains. En outre, les gouvernements contrôlent mieux le degré d'engagement de leurs navires que celui de leurs unités terrestres et aériennes. La marine se révèle donc un instrument politique par excellence.

## L'Europe

Que fait l'Europe pour assurer cette sécurité?

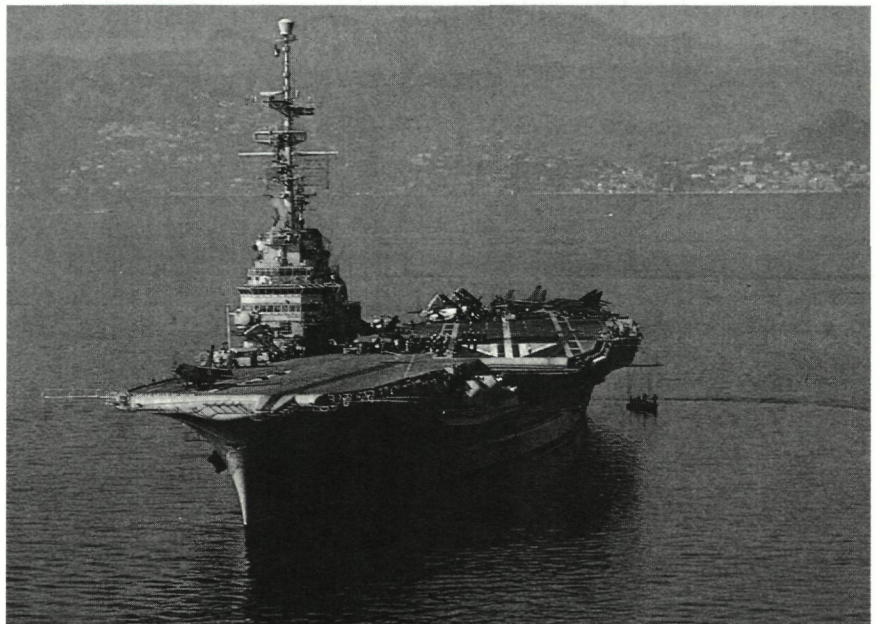
Vous avez entendu parler de l'Europe comme d'un colosse économique aux pieds d'argile car sans défense appropriée. Cela reste vrai aujourd'hui et Amsterdam ne me contredira malheureusement pas.

L'Europe de la Sécurité et de la Défense est au point mort et ne pourra redémarrer que lorsque l'Europe politique aura progressé significativement.

En attendant, et cela pourrait durer, de l'autre côté de l'Atlantique, les Etats-Unis ont parfaitement compris comment combiner puissance économique et puissance militaire; la première dans notre monde d'aujourd'hui ne va malheureusement pas sans la seconde, et pas n'importe quelle seconde!

J'ai la conviction que la puissance économique des Etats-Unis s'appuie d'abord et avant tout sur leur capacité de projection de force n'importe où et n'importe quand. Et voici que la mer retrouve toute son étendue, puisque cette capacité cruciale de projection n'est autre que leurs 12 porte-avions dont la plupart sont pré-déployés de par les mers du monde.

Rappelez-vous la récente crise entre la Chine et Taiwan ou encore hier, le Golfe; en quelques heures une gigantesque flotte centrée sur un porte-avions comprenant plus de 100 avions, la plupart de combat à long rayon d'action, prend le cap de la zone troublée et agit instantanément avant même de la rejoindre, sur les tensions politiques du moment.

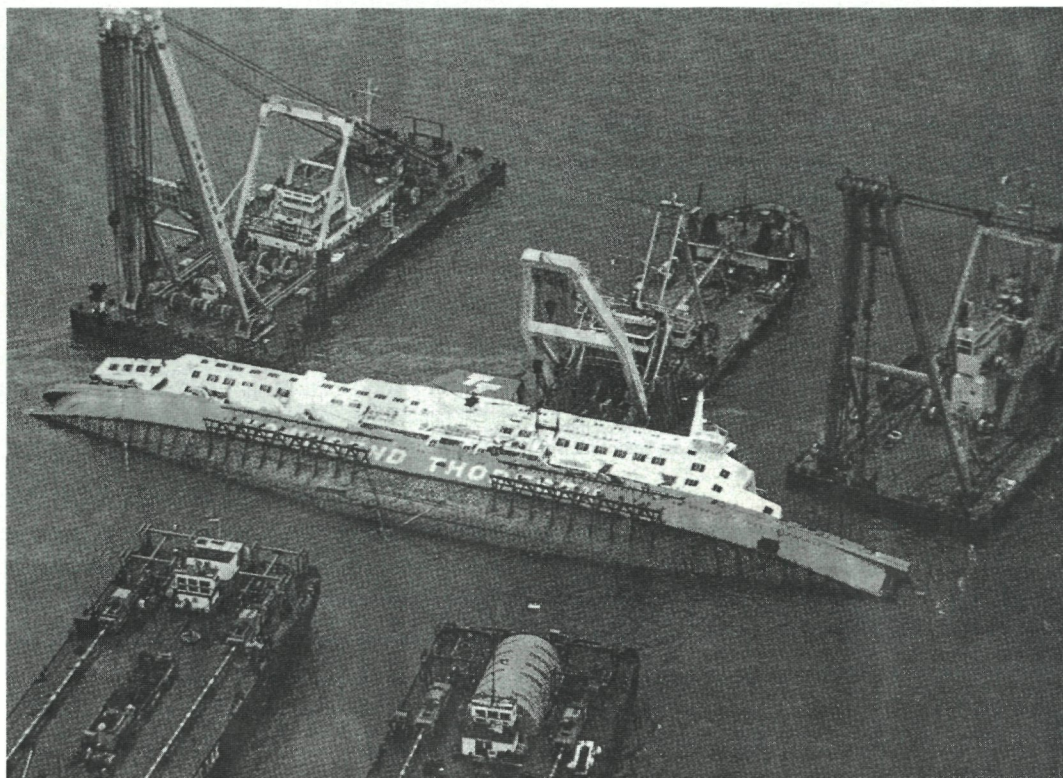


Le porte-avions français Foch en rade de Toulon

Photo: Marine Nationale



A part le Foch et bientôt le Charles de Gaulle, avec à peine plus de 35 avions chacun, l'Europe n'a pas de porte-avions; elle ne dispose que de quelques navires dotés d'avions à décollage vertical au rayon d'action limité, assurant essentiellement la défense aérienne de la force navale en déplacement. Ce sont les 3 "Invincible" des Britanniques, le "Garibaldi" des Italiens et le "Principe des Asturias" des Espagnols.



La catastrophe du Herald of Free Enterprise

De toutes façons, il n'y a pas la volonté politique de les mettre en œuvre conjointement pour at-

teindre les objectifs européens. Pourtant, c'est un Général de l'Armée de Terre et pas le moindre puisqu'il s'appelait Charles DE GAULLE qui annonçait que "la Marine se trouve maintenant au premier plan de la puissance guerrière ... et ce sera dans l'avenir tous les jours un peu plus vrai".

Dans ce monde redevenu complexe et incertain, il est vital pour l'Europe de maintenir une alliance stratégique avec les Etats-Unis, de faire de l'Atlantique Nord un pôle de stabilité, d'abord pour les membres européens et nord-américains de cette Alliance, ensuite pour tous les autres pays désireux de sécurité, de développement et de bien-être pour tous leurs citoyens.

## La Belgique

Et la Belgique dans ce créneau?

a. L'objectif politico-militaire de la Belgique reste le trinôme dont j'ai parlé plus tôt; il doit se concrétiser par une participation significative avec nos alliés à la sécurité de notre économie de façon à obtenir le droit de parole aux tables de négociations où se décide le partage des bénéfices de sociétés pacifiques.

Nos moyens devraient être à la mesure de notre population et de son PIB; ils peuvent donc être moindres que ceux de nos voisins avec cette restriction que cette petitesse par rapport aux autres ne peut toucher que la quantité et non la qualité car il faut à tout prix être présent au même niveau politico-militaire que celui de nos voisins et donc avec des équipements de capacités équivalentes bien qu'en moins grand nombre.

Ceci veut dire très concrètement qu'en ce qui concerne la Marine, la priorité des priorités doit être accordée aux moyens qui offrent le meilleur rapport politico-militaire à savoir les frégates.

Ces navires sont les plus importants que notre pays peut se permettre sans compromettre ses autres composantes navales de lutte contre les mines et d'appui aux opérations terrestres et humanitaires.

Ils doivent pouvoir être intégrés aux escadres des pays voisins, les Pays-Bas, la France et l'Allemagne, et donc disposer de capacités équivalentes. Ils appuient ainsi, côté français, les groupes navals de combat centrés autour des porte-avions. A ce propos, comme suite à l'accord ministériel franco-belge du 1 octobre '96, une frégate belge rejoint actuellement la Force d'action navale française pour quelques semaines, comme introduction à cette tâche de protection des porte-avions.



b. Fidèle à Léopold II qui, pensant à la Belgique, disait qu' "un pays n'est jamais petit quand il est baigné par la mer", la Marine agit également en appui à la politique, à la diplomatie et au commerce extérieur. Elle s'inscrit également comme exécutant dans le cadre de l'action de l'Etat en mer.

Nous savons tous l'incapacité d'un petit pays au sein de grandes alliances, telles l'OTAN et l'UEO, d'en faire autant que les autres en matière de sécurité et de défense. Il faut laisser aux plus grands le soin d'acquérir les grands systèmes d'armes, tels que, dans le domaine naval, les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), porte-avions, navires de débarquement, avions de patrouille maritime, etc...

Ce que les alliances demandent à la Belgique, c'est de marquer sa solidarité en temps de guerre bien sûr, mais aussi de participer à la gestion des crises de par le monde, en deçà du temps de guerre.

Le fait que la Belgique dispose de composantes, certes réduites, mais de qualité pour participer, permet de multiplier les pavillons intervenant dans chaque crise, ce qui marque la solidarité internationale face à un trouble-fête.

Les Etats-Unis sont les gendarmes du Monde d'aujourd'hui car seuls à disposer des moyens militaires et économiques pour le faire; pourtant, ils appellent tant que faire se peut les autres nations à les rejoindre pour la gestion des crises. Ils veulent ainsi non seulement éviter de porter tout le poids financier de l'opération mais aussi en partager la responsabilité politique.

Pour être concret, je vous rappelle succinctement quelques opérations auxquelles votre Marine a participé au cours des 10 dernières années:

21/09/87- 22/12/88	Golfe Persique	Opération OCTOPUS Guerre Iran-Irak	Zinnia, Breydel, Bovesse, Crocus (554 hommes)
17/08/90- 19/08/91	Golfe Persique	Lutte contre les mines + embargo (Ops Southern Breeze)	Zinnia, Dianthus, Iris, Myosotis, Wandelaar, Wielingen (1234 hommes)
21/09/92- 02/04/93	Mer Adriatique	Embargo (Ops Sharp Vigilance/Fence/Guard)	Westhinder, Westdiep (320 hommes)
21/12/92- 10/02/94	Somalie	Soutien logistique au Bn Para-Cdo (Ops Equator Kiss)	Zinnia (2 équipages de 75 hommes)
02/09/94- 24/02/95	Mer Adriatique	Embargo (Ops Sharp Guard)	Wandelaar (160 hommes)
05/09/95- 27/01/96	Golfe Persique	Embargo contre l'Irak (Maritime Interdiction Operations - MIO)	Wielingen (160 hommes)

Allons plus loin dans le raisonnement sur les investissements stratégiques belges.

Mettant à la disposition de ces Alliances des systèmes d'armes qui pourront être mis en œuvre aussi bien en temps de crise qu'en temps de guerre, la Belgique peut également faire le choix de ceux qui sont utiles dès le temps de paix.

Ce dernier point est important pour une petite nation car les investissements de défense sont très coûteux. Il faut donc choisir ceux qui sont simultanément rentables en temps de paix, une période qui, nous l'espérons, sera bien plus longue que le temps de guerre.

Si vous souhaitez savoir à quels équipements je fais allusion, il suffit d'inscrire tous les systèmes d'armes des Forces Armées belges sur un tableau à trois colonnes, le temps de guerre, de crise et de paix, en répétant une, deux ou trois fois les systèmes qui sont utiles dans les différents cas.



Vous constaterez aisément que les résultats de ce tableau seront particulièrement favorables à la Marine. Car les missions et tâches de la Marine sont multiples.

La mission s'énonce globalement comme suit:

**Mettre à la disposition de la Nation les moyens navals nécessaires pour contribuer, en tout temps, à la sauvegarde des valeurs essentielles et à la défense des intérêts vitaux du pays et de ses alliés, en mer et outre-mer.**

La raison d'être de la Marine consiste donc à marquer la solidarité de la Belgique tout au long du spectre conflictuel, c'est-à-dire en temps de crise ou de guerre, ainsi qu'à promouvoir ses intérêts propres dès le temps de paix.

Concrètement, en temps de guerre, les moyens navals belges participent avec les Alliés:

- à la protection des navires contre des attaques sous-marines, aériennes et de surface ainsi qu'à la lutte contre les mines;
- à l'appui aux opérations combinées;
- à la projection de forces.

Ce faisant, la Flotte belge participe à la maîtrise des mers, à la défense des lignes de communications maritimes et des accès aux ports nationaux. Elle sauvegarde ainsi, avec ses Alliés, les principes du droit international et/ou les droits de l'Homme.

La Marine assure également des services d'aide à la Nation dans le cadre des responsabilités de l'Etat dans ses eaux territoriales et dans sa zone économique exclusive telles que:

- la recherche océanographique;
- le contrôle de la pêche;
- la lutte contre la pollution;
- la participation au plan de "catastrophes en mer";
- le soutien aux opérations de police et de douane;
- la recherche d'épaves de navires disparus;
- le sauvetage en mer avec la Force Aérienne et l'oxygénothérapie;
- l'amarinage des officiers de la marine marchande;
- le contrôle des eaux territoriales et de la zone économique exclusive;
- la destruction d'engins explosifs en mer.

Pour exemples de ces multiples tâches au service de la Nation, ont eu lieu, au cours des dix dernières années, les opérations suivantes:

Jan 87	Mer du Nord	Assistance à/b de l'Olympic Dream	De Brouwer, Dufour, Spa, Ekster, Valcke (200 hommes)
Mar 87	Zeebruges	Assistance au Herald of Free Enterprise	Base de Zeebruges + navires
Mar 89	Mer d'Irlande	Localisation de l'épave du Tijnl Uilenspiegel	Iris (44 hommes)
Oct 89	Mer du Nord	Opération anti-drogue (Opération PEGASUS)	Westdiep (160 hommes)
Jan 91	Méditerranée	Sauvetage du Continental Lotus	Wandelaar (160 hommes)
Féb 91	Eregli	Sauvetage de l'équipage d'un cargo turc coulé	Wielingen (160 hommes)



Il est, en Belgique, fort peu fait référence à ce critère de rentabilité de temps de paix des équipements dans les décisions d'investissements de défense tant les Forces Armées belges sont dominées par une tradition continentale dont le poids exagéré est la conséquence de la fermeture de la mer aux Belges voulue par les Pays-Bas et l'Angleterre depuis 1648, du désintérêt et de l'inertie de la tradition face au changement, un choix conforté provisoirement pendant la guerre froide.

Nous n'en sommes plus là; les investissements de la Défense Nationale coûtent trop cher pour être consacrés aux guerres passées, celle des tranchées aussi bien que la grande bataille aéroterrestre préparée pendant les 50

années de guerre froide. Maurice MAETERLINCK n'écrivait-il pas qu'"à tous les carrefours de la route qui mène au futur, chaque esprit mû par le progrès s'oppose à des milliers d'hommes chargés de défendre le passé". Il faut donc forcer pacifiquement le passage.



A 962 Belgica

## Conclusions

En conclusion, je dirais que le futur environnement stratégique du monde sera encore plus interdépendant car les relations économiques, financières, stratégiques, culturelles et commerciales entre nations ne peuvent que se développer. La collaboration dans tous les domaines, l'élargissement des institutions supranationales à de nouveaux membres, la participation commune grandissante à des opérations devraient améliorer la sécurité internationale. Les frontières traditionnelles tendent à perdre leur signification. La mer par nature ouverte, libre et sans frontières favorise ce processus d'interdépendance, porteur de sécurité, de développement et de bien-être.

Nous pouvons nous en réjouir car, en développant nos échanges avec d'autres nations, nous percevons mieux les risques avant qu'ils ne deviennent menaces, nous nous donnons les moyens de réduire les tensions par une meilleure connaissance réciproque, par une confiance grandissante qui élimine les malentendus, nous veillons à ce que les nouvelles générations se rencontrent à leur tour pour mieux se connaître, pour découvrir et apprécier leurs valeurs et racines communes, pour respecter leurs différences et y trouver un enrichissement.

A. LINCOLN disait déjà que "la meilleure façon de se débarrasser d'un ennemi est de s'en faire un ami".

N'est ce pas la plus achevée des préventions des crises?

La transmission de ce message de paix doit être un souci constant pour tous les citoyens responsables, civils et militaires.

C'est à tout cela que je vous propose de penser lorsque vous entendez parler d'un XXIème siècle maritime.

**"Le Trident de Neptune est le Sceptre du Monde"**



# De NBCD-SCHOOL van RYCKEVELDE

Tot begin jaren '80 kampten de meeste NBCD-opleidingcentra met een imago-probleem. Personeel dat naar deze scholen geaffecteerd werd, beschouwde dit veeleer als een minderwaardige mutatie. Na de Falklands Oorlog kwam daar echter verandering in. Het bleek dat een doelgerichte training in brandbestrijding en NBCD enorm bijdroeg tot het vergroten van de overlevingskansen van een schip en zijn bemanning bij ernstig geleden schade.

De commandant van de school is LTZ Serge SUYS<sup>1</sup>. Als voormalig officier aan boord van BNS Iris tijdens de Golfoorlog, BNS Westhinder gedurende SHARP FENCE en BNS Wandelaar tijdens Operatie SHARP GUARD weet ook hij dan uit eigen ondervinding hoe belangrijk een degelijke NBCD-opleiding is.

Vooraleer zijn aanstelling tot commandant van Ryckvelde volgde hij:

- cursussen aan de NBCD-NATO-School in Oberammerau
- het standaard NBCD-programma in Den Helder
- de cursussen FFG-NBCD en 'operational risk management' in de Royal Navy NBCD School HMS PHOENIX in Portsmouth
- korte opleidingen in Querqueville (Frankrijk) en Jambes (België).

Op eigen initiatief behaalde hij nog het getuigschrift van 'Veiligheidsingenieur Niveau 1' aan de KAHO (Katholieke Hogeschool Sint-Lieven) te Gent.

Gesteund door KTZ BODEN, Commandant COMINAV, beklemtoont LTZ SUYS vooral het belang van een



gedegen opleiding voor toekomstige lesgevers en tracht hij de NBCD-School naar buiten uit te promoten. Zijn kandidaat-instructeurs doorlopen nu een intensieve 2-maanden durende opleiding waaronder 4-weeken aan de NBCD-School van de Royal Navy in Portsmouth, HMS PHOENIX, voor de specialiteit FFG en 4-weeken in Den Helder. Afhankelijk van de specialiteit zal een toekomstige instructeur ook nog een cursus volgen aan de NATO-School in het Duitse Oberammergau.

## Geschiedenis van de NBCD-School

In 1971 werd het militair domein Ryckvelde te Oedelem in gebruik genomen. De infrastructuur bestond uit de bovenbouw van 3 Algerine-klasse schepen en een administratief gebouw. Al vlug kwam er nood aan modernere installaties omdat:

- de oude Algerine-structuren onbetrouwbaar werden door het intensieve gebruik

- de WIELINGEN-klasse fregatten op het punt stonden onze Marine te vervoegen
- door de 'lessons learned' na de Falkland oorlog.

Het nieuwe complex, ingehuldigd in 1985, liet toe meer realistische oefeningen te houden en bemanningsleden beter voor te bereiden op de NBCD-incidenten die zich aan boord kunnen voordoen.

Zelfs burgerorganisaties toonden nu ook interesse om hun personeel een opleiding in Ryckvelde te laten volgen (de HZA, de Pool de Zeelieden, RMT en brandweerkorpsen). De behoefte aan een grondige opleiding voor schadebeperking (damage control = DC), brandbestrijding en NBC-oorlogsvoering nam nog toe door de regelmatige deelname van onze schepen aan VN- en NAVO-operaties in conflictgebieden, zoals de Perzische Golf en de Adriatische Zee.

De Marinestaf gaf haar fiat voor de bouw van een nieuwe infrastructuur

<sup>1</sup>Sinds 28 augustus 1998 werd LTZ Serge SUYS opgevolgd door LTZ Pascal DEPOORTER.



voorzien van de nieuwste trainingsmiddelen waardoor men de theoretische opleidingen nog beter aan de praktijk zou kunnen toetsen. Het nieuwe complex opende haar deuren in 1993 en omvatte een administratief gebouw, een magazijn, een onderhoudsgebouw, leslokalen en 3 scheepsmodules bestaande uit een schadebeperkingmodule, een brandbestrijdingsmodule en een NBC-citadel.

Voor de nabije toekomst zijn verdere modernisering gepland. Enerzijds voorziet men de verdere uitbouw van de FF-, DC- en NBC- trainingsmogelijkheden en anderzijds de inplanting van de nodige faciliteiten om opleidingen te geven in 'operational risk management'.

## Opdrachten van de school

De eerste vereiste is de bemanning van een schip degelijke NBCD-opleidingen te geven. Elk personeelslid van onze Marine, van 'matroos modaal' tot onze Stafchef, is tijdens zijn of haar carrière minstens één keer naar deze school geweest, hetzij als "nieuw bakken" rekrut, hetzij als statutair personeel dat uit hoofde van een functie binnen de Marine verplicht is een heropfrissingscursus te volgen.

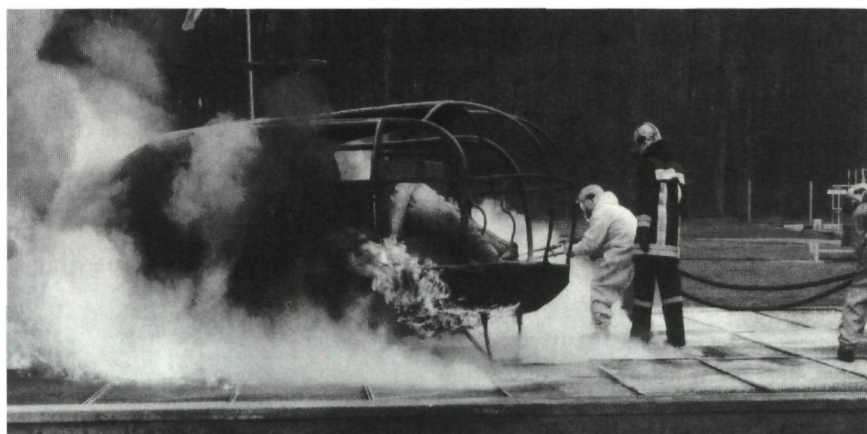
### **NBCD-basisopleiding en training voor al het personeel van onze Marine.**

De opleiding omvat 2 luiken:

- brandbestrijding & schadebeperking
- nucleaire, biologische en chemische (NBC) oorlogsvoering.

De cursussen en NBCD-scenario's zijn zodanig opgesteld dat een bemanning in staat is om op een professionele en adequate manier het hoofd te bieden aan de meeste incidenten die zich aan boord kunnen voordoen.

De school is tevens toegankelijk voor de scheepsbemanningen van andere NAVO-marines. Bij het aanleggen in een Belgische haven kunnen hun DC-teams de infrastructuur in



Ryckevelde gebruiken om een heropfrissingscursus te volgen.

### **Praktijkopleidingen aan boord.**

Na de basisopleiding schepen een aantal instructeurs van de school voor enkele dagen mee in aan boord om de bemanning via praktijkgerichte oefeningen te testen.

De trainingsprogramma's worden ook voortdurend bijgewerkt om ze zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de nieuwe doctrines en materialen die op de markt komen.

### **Adviserende functie inzake het beleid/aankoop van NBCD-materiaal.**

De commandant van de school, als ook de leden van zijn staf, nemen regelmatig deel aan NAVO-vergaderingen en conferenties van de Joint NATO-Training Group; er zijn studiereizen naar bevriende marines zodat zij op de hoogte kunnen blijven van ontwikkelingen en evoluties op het gebied van brandbestrijding en NBCD. Daarnaast voert de school ook praktijkgerichte tests en evaluaties uit van materiaal dat aan boord van schepen zal geïnstalleerd worden. Zelfs bij de bouw van nieuwe schepen treedt de school op als adviesorgaan en dan vooral inzake het aankoopbeleid en investeringen voor het NBC- en brandbestrijdingsmateriaal.

### **Bijhouden van boekwerken en publikaties.**

De school houdt alle publikaties bij inzake NBCD, zowel boekwerken, technische publikaties, instructieboeken, etc.

Er worden eveneens opleidingen brandbestrijding gegeven aan militair personeel van andere krijgsmacht en burgerorganisaties:

- in de militaire sector: personeel van Land- en Luchtmacht alsmede personeel van de Medische Dienst.
- in de maritieme sector: de HZA en de Pool de Zeelieden (voornamelijk mensen die aan boord van de LNG-tankers zullen varen)
- in de burgersector: brandweerkorpsen, medewerking bij TV-documentaires

### **Vorming brandbestrijding & schadebeperking**

Door hun isolement op zee en hun typische opdrachten wordt uiteraard veel belang gehecht aan de veiligheid aan boord. Een snelle interventie bij brand of schade, is van primordiaal belang. De eerste vereiste is dan ook om de bemanningsleden hun natuurlijke angst voor dergelijke calamiteiten te laten overwinnen d.m.v. een doelgerichte training. Want in tegenstelling tot de burgerbrandweer, gaan de DC-teams onmiddellijk naar de kern van een brandhaard.

### **Vorming NBC**

Door de proliferatie van nucleaire, biologische en chemische wapens eind jaren '80 steeg de vraag naar een efficiënte training op gebied van detectie, ontsmetting en opruiming van deze toxische stoffen die aan boord kunnen neerslaan.



Begin dit jaar, toen de Ministerraad op 18 februari II. besloot de WEST-DIEP mogelijk te laten opstomen naar de Perzische Golf voor deelname aan de operaties in het kader van de Iraakse crisis (MIOPS) was het thuisfront vooral bezorgd om wat er zou gebeuren indien Saddam Hussein nucleaire, biologische of chemische wapens zou inzetten.

In het geval dat schepen die in de NBC-zones zouden moeten opereren, zullen zij via intel-berichten voortdurend op de hoogte gehouden worden inzake de lokatie van de risicozones en weersomstandigheden, zodat zij tijdig de nodige maatregelen kunnen nemen. Het grootste gevaar komt echter van de chemische en biologische gaswolken die vrijkomen en met de wind over grote afstanden afdrijven, na het bombarderen van installaties aan land. Onze schepen hebben dan ook de nieuwste materialen inzake NBC-bestrijding aan boord waardoor zij zelfs minimale dosissen chemische stoffen en radiaties kunnen detecteren.

#### Voor de collectieve bescherming van het schip:

1. de pre-wetting installatie: deze installatie kan ongeveer 90% van eventuele NBC-agentia op dekken en bovenbouw wegspoelen.
2. de overige 10% kunnen gedetecteerd en verwijderd worden door de Chemical Detection Installation (CID-III) en het Ship Installed Radiation System (SIR). Dit zijn test-modules die verspreid liggen over het ganse schip.
3. de 'citadel': dat deel van het schip dat via overdruk volledig autonoom kan bestaan. Interne lucht wordt gerecycleerd en de externe lucht wordt via verschillende filters aangezogen. Op basis van ontvangen intel-rapporten zal een commandant beslissen zijn schip in "gasdichte toestand" te plaatsen. Het onderste deel van de citadel, ook wel de 'shelter' genoemd, bevat de centrale machinekamer. Van hieruit wordt het schip genavigeerd en kan het operationeel blijven. Het is dan ook niet nodig iemand op de brug te hebben.

#### Welke NBC-middelen kan Saddam inzetten:

VX -	geurloos zenuwgas dat het lichaam binnendringt via de huid, mond, ogen, longen en neus.
Sarin, Tabun -	2 dodelijke gasen indien het slachtoffer niet behandeld kan worden.
Mosterdgas -	een kleurloos blaartrekkende gas dat ogen, huid, longen en mond aantast.
Anthrax -	bacteriologische agent met een incubatietijd van 2 tot 4 dagen. Het slachtoffer vertoont vermoeidheid, koorts en hoesten.
Botulinum -	biologische agent met een incubatietijd van enkele uren tot verschillende dagen. Symptomen zijn troebel zicht, moeilijk slikken en verlammingverschijnselen.
Aflatoxin -	biologische agent waarbij een slachtoffer lijdt aan hoofdpijn en gastro-intestinale bloedingen. Kan leiden tot leverkanker.
Clostridium perfringens -	een substantie welke gangreen kan veroorzaken indien deze in contact kan gebracht worden met open wonden.

4. draagbaar toestel: CAM (Chemical Agent Monitor); DOM-DOR (Radiologische Detectie en Dräger Detectie Buisjes).

5. ontsmettingstoestellen en middelen

#### Individuele beschermingsmiddelen:

1. het BEM-4GP gasmasker
2. de IPE (Individual Protective Equipment)
3. de medische preventie (bv. inspuitingen met anti-stoffen).

#### Toekomst

Om te blijven voldoen aan de toenemende trainingsvereisten en strenge milieunormen is een verdere modernisering van de infrastructuur van Ryckvelde aangewezen. Een eerste optie is het complex te overkopen met een soort 'dampkap-installatie' (zoals in Duitsland). Het nadeel van deze optie zijn de hoge werkingskosten. Een 2de optie zou erin

bestaan de NBCD-modules op een soort 'propaanbed' te plaatsen (zoals het geval is in Canada, USA en Noorwegen). Door de te verwachten toename aan kandidaat-cursisten, zowel uit het militaire als burgermilieu, zal hoogstwaarschijnlijk het personeelsbestand uitgebreid worden en zullen er bijkomende installaties voorzien worden.

Gehoopt wordt dit project klaar te hebben tegen de periode 2000 - 2001. Alles zal echter afhangen van de resultaten van de lopende studies en het budget dat de Staf van de Marine zal kunnen vrijmaken.

Met dank aan:

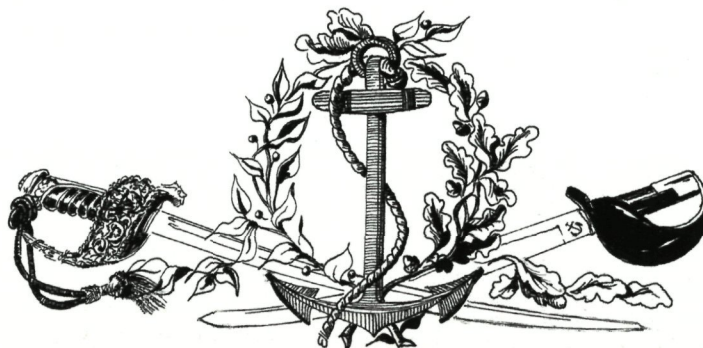
KTZ Hugo BODEN  
Cdt. COMINAV

LTZ Serge SUYS  
Cdt. NBCD SCHOOL, Ryckvelde

G.A.H. Toremans



# LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 A NOS JOURS (II)



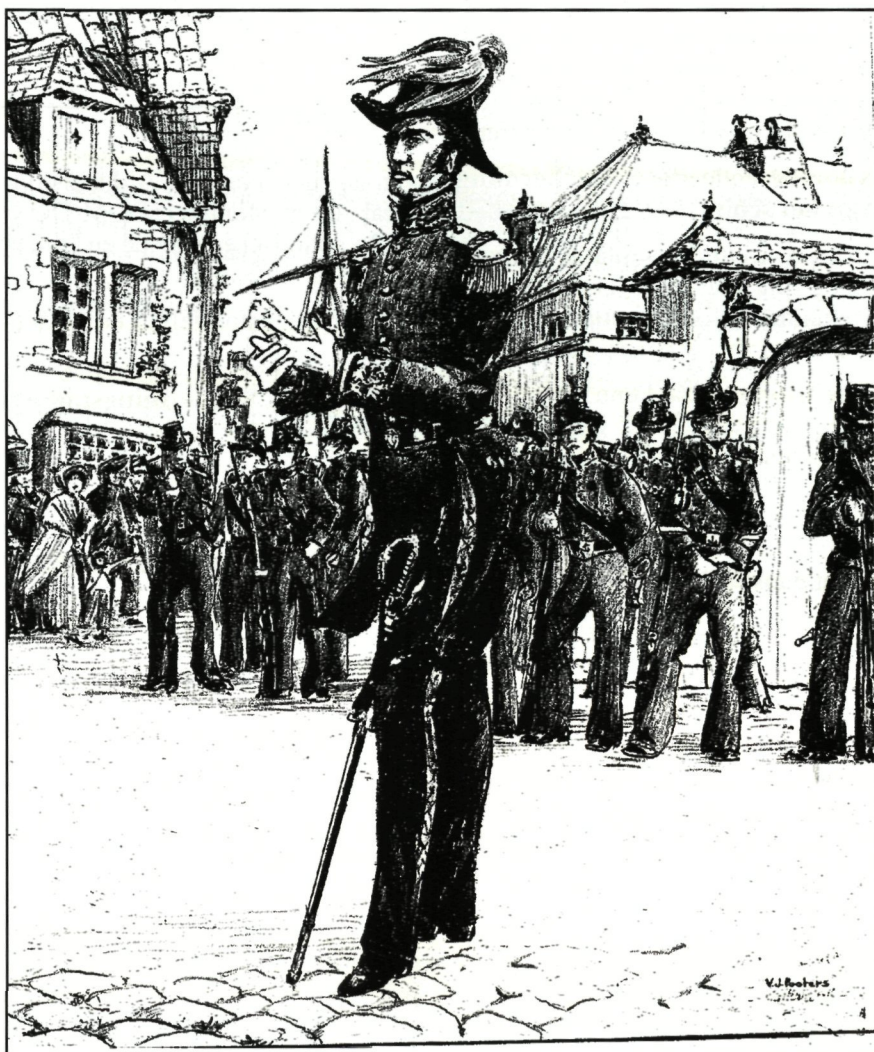
## LA MARINE ROYALE PERIODE 1830 à 1862

### Les Uniformes

#### L'Uniforme de 1832

Nous pouvons reprendre ici l'inventaire de la garde-robe de la Marine telle qu'elle exista, à partir du mois de décembre 1832, conformément à l'arrêté du 3 avril 1832, arrêté portant règlement de la Marine dont nous avons déjà donné la nomenclature des rubriques.

Parmi les officiers qui fondèrent la Marine Royale belge, qui étaient pour la plupart issus des écoles navales hollandaises, on ne comptait que quelques officiers plus âgés qui avaient servi dans la Marine Impériale française. Je mentionne ceci afin de tenter de comprendre l'importance prépondérante que prit le français dans la Marine royale par l'usage des appellations françaises des grades: Capitaine de vaisseau, Lieutenant de vaisseau, quartier-maître, maître, et aspirant et non plus "adelborst", à l'exception de Capitaine-lieutenant de vaisseau (Capitaine de frégate) et marinier (fusillier-marin) qui sont d'origine hollandaise, ainsi que l'influence de la mode française sur la coupe des uniformes, leurs broderies et leurs boutons et insignes, influence qui va parfois jusqu'à la copie conforme.



Le Corps des Mariniers



Il faut bien rappeler que l'arrêté-loi du 16 octobre 1830 sur l'organisation de l'Armée nationale belge (sic?), prescrivait que la langue française serait seule employée dans les commandements. Ceci explique en partie cela... D'autre part la France prêta à l'armée belge un contingent de 104 officiers français en mission, dont cinq généraux dont l'un commanda la nouvelle école militaire, ce qui se traduisit entre autres par l'adoption de l'organisation et de la plupart des règlements militaires français. La Marine devait faire exception puisque, ainsi que nous l'avons déjà dit plus haut, nombre de règlements de la Marine hollandaise restèrent en usage chez nous.

L'arrêté du 30 avril 1832 donne la composition des uniformes portés dans la Marine. On en trouvera notamment le texte dans la Pasinomie.

Signalons encore que les uniformes ont été décrits par feu Mr. Louis Leconte, ancien conservateur en chef du Musée Royal de l'Armée, dans les bulletins appelés "Carnets de la Fourragère", 2ème série, aux nos 5 et 6 de décembre 1929 et de juillet 1930, auxquels nous ferons référence. Nous procéderons également par l'examen attentif des quelques tableaux existants, représentant des

officiers de la Royale ainsi que des planches lithographiques composées par le peintre J.B. Madou et des gravures, croquis et dessins contenus dans les collections du Musée royal de l'Armée et d'Histoire Militaire des Palais du Cinquantenaire.

### Les matelots de la Marine royale

Le sac du marin de 1832 comportait les effets vestimentaires qui devaient lui permettre de porter la tenue voulue par les circonstances et par les ordres de ses supérieurs. Il y a donc, comme de nos jours, la tenue que l'on porte à bord pour le travail, les corvées de nettoyage, l'entretien du navire et du gréement; la tenue que l'on porte en mer pour la manœuvre du navire et le quart, par beau temps et par mauvais temps, l'été et l'hiver; enfin la tenue que l'on met pour les cérémonies, les parades et les défilés et, bien entendu, la tenue que l'on porte pour aller en permission.

Tout cela se faisait en combinant les vêtements de base : pantalon, veste, chemise, chapeau, bonnet, manteau avec ou sans l'harnachement que l'on appelait du nom générique de buffleterie qui était les courroies servant à porter les armes, les munitions, les sacs.

### Le pantalon

Il est de drap de laine bleu foncé (on hésite entre bleu marine et bleu-roi, les instructions ne sont pas très précises à ce sujet). Les jambes sont larges, sans pourtant être des "pattes d'éléphant", car le matelot doit pouvoir les relever en les roulant jusqu'au dessus du genoux pour ne pas les mouiller lorsqu'on lave les ponts ou qu'on débarque d'un canot sur une plage. Cela ne devait pas faire très bel effet une fois rabais-sées! Les jambes du pantalon devaient être bien chiffonnées. Les Anglais, gens pratiques, en tirèrent parti en obligeant les matelots à replier les jambes des pantalons de façon à en faire 7 plis horizontaux, obligatoirement repassés, entre hamac et matelas par le poids du dormeur, ou serrés dans une presse en bois. On dit que cela représentait les sept océans sur lesquels flottait en maître le pavillon britannique!

Rien de tel dans la Marine royale belge. Les coutures extérieures des jambes étaient, d'après le règlement de 1832, garnies d'un passepoil rouge; mais on ne le distingue pas sur les gravures d'époque et la litho de Madou ne le montre pas. On peut douter que cela correspondît à la réalité, (d'ailleurs le règlement de 1837 ne le mentionne plus).

La fermeture des pantalons était à pont, c.-à-d. qu'un pan se rabattait sur le devant, lorsqu'il devenait nécessaire de payer un petit tribut à Neptune (!) Nos anciens savent de quoi il s'agit, car ils ont porté ce type de pantalon dans la Royal Navy et dans les premières années de l'existence de la Force Navale.

Ce pan cachait également deux poches ventrales fixées aux pattes de la fermeture qui était à 3 ou 4 boutons. Des lichettes étaient cousues de place en place à la ceinture lorsque le pantalon était soutenu par une ceinture de toile plutôt que par des bretelles.

On prétend qu'en rampant, le ventre à même les vergues pour carguer ou enverguer les voiles, une fermeture à braguette moderne n'aurait pas tenu.



La citadelle d'Anvers après la reddition



1. marinier en tenue de défilé, de cérémonie, de campagne
2. tambour: jeunes-gens équivalent aux mouses
3. tenue de sortie d'été
4. ancre du chapeau en grandeur nature



*Mariniers 1830.*

*Pl II*

*JCL*



Je pense que si cette explication est pittoresque et sympathique, on remarquera pourtant sur la foi de gravures, de tableaux, de dessins, qu'aucun pantalon d'aucun militaire dans l'armée comme dans la Marine, du plus haut gradé au plus petit des sans-grade, de Napoléon au plus petit des voltigeurs, ne comportait de fermeture à braguette (pour la bonne raison que celle-ci n'existait pas encore). On la verra apparaître quinze à vingt ans après la période de 1830 que nous examinons ici.

Le trousseau du matelot comprenait quatre pantalons: le pantalon de drap à passepoile rouge qui est son "N°1", un pantalon de drap bleu plus épais qu'il porte à bord, un pantalon de coton blanc qu'il porte en tenue d'été et dans les tropiques, et enfin un pantalon de travail, en grosse toile écrue qu'il porte en hiver par dessus son pantalon de drap épais.

### **Chemise, blouse, vareuse**

Pour le haut du corps, le matelot se couvrait en temps ordinaire d'une chemise de coton, et d'une chemise confectionnée en molleton ou en laine l'hiver. C'est l'ancêtre de la vareuse ou blouse du marin actuel. La chemise de coton se portait rentrée dans la ceinture du pantalon; la chemise de laine se portait par dessus la ceinture.

La chemise de coton est décrite au règlement comme étant de couleur bleue ou rouge. La litho de Madou montre distinctement un matelot en tenue d'exercice, qui porte la chemise de couleur bleue, mais il n'y a pas à ma connaissance, de représentation d'époque de la chemise rouge. Mais, dès 1837 nous voyons que ces chemises de couleur sont remplacées par une chemise de coton blanc dont seuls le col et les manchettes seront bleus avec une garniture de liserés blancs, à l'exemple de ce qui se passait dans la Marine française. La chemise se porte col rabattu, noué par une écharpe (ou cravate) noire, en laine l'hiver, et de satin turc (taffetas) d'été.

### **Couvre-chefs**

Lorsqu'on examine les documents iconographiques de la Marine française de l'époque correspondant à notre révolution, c.-à-d. à l'avènement du roi Louis-Philippe (7 août 1830-1848), on voit que la tenue du marin français est fort semblable à la nôtre, sinon identique, couvre-chef excepté. En effet, alors que nos marins portent un chapeau canotier noir, le Français porte un chapeau tronconique comme nos mariniers. En tenue de campagne et grande tenue de service, il porte un casque à cimier avec chenille, une capote et un sac à dos poilu, tenue qui est celle d'un soldat, plutôt que celle d'un marin conçue pour être adaptée à sa condition d'homme de mer.

Le chapeau porté par nos marins, matelots et sous-officiers est un canotier qui a l'air d'être en cuir noir, mais qui est en réalité en feutre verni à l'aide d'un mélange d'huile siccatrice et de noir de fumée. Ce chapeau est de calotte basse (7 cm de haut); par contre les bords plats ont 8 cm de large. Il est muni d'une jugulaire, faite de deux lacets de coton noir. Son pourtour est garni d'un ruban de taffetas noir, large de 3 cm et long d'1,14 m; ce ruban est noué par derrière et les deux bouts du ruban sont coupés en biais de façon à faire, à deux, une queue d'hirondelle. Le ruban est timbré en lettres dorées du nom du bâtiment pour les embarqués et des mots Marine Royale pour les autres.

En tenue d'été, ce chapeau est remplacé par un chapeau de même forme, mais fait en paille de latanier (qui est un palmier des îles Maurice et de la Réunion).

On procédera à des économies plus tard en garnissant ce chapeau de paille d'une coiffe de toile cirée noire ce qui dans l'esprit des économistes devait permettre à un seul chapeau de servir été comme hiver.

La seule vraie économie que l'on constate dans l'histoire des uniformes est l'évolution constante vers l'abandon progressif et inéluctable

des grandes tenues pour le port exclusif de la tenue d'exercice ou même de travail.

C'est ainsi que ce couvre-chef sera progressivement remplacé par le bonnet de travail. Celui-ci est un bonnet de laine de forme dite à "l'écossaise". Il devait être sans doute de tricot de laine foulée, comme en France et en Hollande, plutôt que de gros drap de laine, comme il était dans la Force Navale dans les années 50. Le turban de ce bonnet est rouge: on nomme turban le bandeau de tissu plus ou moins rigide qui ceinture la tête et sur lequel est cousue la coiffe. Le bonnet de 1832 était surmonté d'un pompon de couleur rouge.

Dans la Marine hollandaise, à la même époque, les matelots étaient également coiffés d'un semblable bonnet, mais le bandeau en était à carreaux rouges et blancs (Pl I,4), comme le sont encore certains bérets militaires écossais.

Dans la Marine française, le même bonnet était garni sur le bandeau d'un ruban à 2 rayures rouges et bleues, noué par un petit nœud papillon. Le pompon était fait à parts égales de fils de laine rouges et bleus.

Par dessus la chemise, le matelot revêtait une courte veste du même drap et du même bleu que le pantalon; elle était de coupe croisée à larges revers, et pouvait se fermer à l'aide de deux rangs de 12 boutons disposés en courbe légèrement rentrante.

Dans la Marine française, on l'appelle le paletot. Le col, porté relevé, est rouge à l'extérieur, du moins selon le règlement de 1832. Mais cinq ans plus tard au règlement de 37, on n'en parlera plus.

Le matelot portait donc la veste fermée à col relevé, en tenue de cérémonie et de défilé; il portait la veste fermée par ses six boutons inférieurs seulement, en tenue de bord et d'exercices journaliers, de même qu'en tenue de sortie: la même veste pour trois circonstances (Pl I, 1,2,3)

De nos jours cette veste courte s'est





1. marin français en tenue de campagne
2. veste ronde du marinier
3. tenues de marins, gardes et artilleur français sous l'Empire
4. sable briquet
5. chapeau de marinier
6. giberne à 24 cartouches
7. bandrier porte-sabre, avec ancre forte-épinglette et chaînette



allongée, simplifiée et modernisée. Les Français l'appellent caban. Les Belges jamais à court d'emprunt aux langues étrangères, l'appellent "pilot jacket", veste du pilote ou du pilotin, qui était autrefois le nom donné aux apprentis-officiers de la marine marchande.

Les boutons de ces tenues étaient des boutons de cuivre bombés (demi-grelot) et étaient estampés d'une ancre marine (sans couronne) à la gumène accolée. La gumène est un vieux mot de marine employé autrefois sur les galères et qui signifiait l'orin de l'ancre. La gumène accolée est donc l'orin qui surjale et puis surpatte l'ancre.

Les marques des grades et les chevrons d'ancienneté étaient identiques à ceux de l'armée de terre.

Les galons étaient, pour les sous-officiers en tenue d'exercice, en "poil de chèvre" jaune, au dessin cul de dé (c.-à-d. tissés à petits carreaux) ils étaient encadrés par un passepoil rouge. Pour les meilleures tenues, ils étaient en fils dorés.

Les matelots avaient des galons de laine rouge. En hiver on portait le manteau, qui est une capote d'infanterie gris-bleu.

Les chaussures étaient de cuir noir à fermeture à lacets, ils ne portaient pas de clous à la semelle. Dans l'armée de terre ils étaient toujours recouverts d'une guêtre qui protégeait le coup de pied. On vit apparaître cette guêtre (blanchie) sous le pantalon des marins dans la tenue de cérémonie (qui était aussi celle pour les défilés en armes).

Il faut savoir que sous l'Empire, les marins qui étaient en surnombre par rapport à ceux qui servaient sur les navires, mais qui étaient mobilisés, étaient versés dans les corps de l'artillerie de marine, dans l'infanterie de marine et même dans la garde impériale. Il y avait des régiments, des brigades, des bataillons et des compagnies de marins.

Les marins étaient des "inscrits maritimes", institution datant de Colbert, et donc tous, gens de métier. Ils constituaient le contingent pour l'armement de la flotte de guerre et sa réserve.

Or comme l'armée de terre devenait au cours des campagnes, une dévoueuse d'hommes, le Ministère de la guerre fut amené bien souvent, (et on l'a vu encore en 1914 avec les fusiliers-marins de l'Amiral Ronarch), à faire appel à la réserve de la Marine pour combler les trous. Rien d'étonnant alors que l'uniforme des marins s'en ressentit et que l'équipement comportât tout un harnachement de fantassin: sac, musette, gamelle.

Héritant, en 1830, des modes de vie de la Marine hollandaise, se souvenant aussi de son passé récent d'annexée à la France, la Marine royale belge se dota rapidement d'un Corps d'infanterie de Marine, appelé "Compagnie de Marins" puis "Corps des Mariniers".

### L'uniforme des Mariniers de 1832

**M**arinier, en français, dans sa forme adjective, désigne celui qui appartient à la Marine. Un officier marinier est un sous-officier d'un bâtiment, du cadre de la marine. En nom propre, il désigne celui qui conduit des bateaux sur les fleuves et les rivières.

Le marinier dans la Marine royale désignait un soldat appartenant à l'Infanterie de Marine, ou "Commandos de Marine", c'est le "Marine" américain, ou le "Royal Marine" britannique.

L'uniforme des mariniers était une tenue en drap bleu foncé, comprenant un pantalon demi-large avec passepoil rouge dans la couture extérieure des jambes (comme à la gendarmerie actuellement). Il était porté sans bottes ni guêtres sur la chaussure noire qui était à fermeture à lacets. La veste était du même drap et courte c.-à-d. comme celle du matelot, ne descendait pas sous la taille; elle était à plastron. En France on l'appelait le caraco. Le col de la veste était haut et droit et en drap rouge, échancré devant; il était garni de chaque côté d'une ancre de couleur noire. Sous le col, un col-cravate noir (Pl. III, 2). Aux épaules des épaulettes souples, sou-tachées de rouge, étaient maintenues par un petit bouton. Le plastron passepoilé de rouge, était à 3 rangs de boutons de cuivre; le rang central en

comptait 12 et les deux rangs latéraux 14. Les boutons étaient les mêmes que pour les marins, demi-grelots estampés d'une ancre. Le dos de la veste n'avait pas de basques. Si l'on compare cette veste à celle de l'artillerie de marine napoléonienne, on est frappé de leur similitude.

Même les baudriers de cuir noir garnis d'une ancre de cuivre, servant à contenir l'épinglette et le bouton qui en retenait la chaînette, étaient les mêmes (Pl. III, 7). En effet, toute la buffleterie de l'uniforme des marins et des mariniers était en cuir noir: ceinturon, giberne (cartouchière), baudrier, courroie des sacs à dos. Le baudrier des mariniers servait à soutenir le sabre qui était le sabre-briquet de l'infanterie napoléonienne. Le fourreau était de cuir noir, cousu sur des lattes de bois; sa bouterolle était soit en cuivre, soit en fer: on trouve les deux modèles sur les représentations d'époque (Pl. III, 4). La dragonne terminée par un pompon était en laine rouge.

Il n'est pas fait mention d'un porte-baïonnette dans les documents consultés. Mais comme les mariniers y sont représentés baïonnette au canon, on peut supposer que le fourreau de la baïonnette était suspendu au baudrier dans un gousset disposé, comme il est d'usage, parallèlement à celui du sabre.

Le ceinturon se fermait par une boucle en forme de plaque de cuivre rectangulaire, estampée d'une ancre.

Le ceinturon supportait dans le dos la giberne à glissière. Celle-ci était identique à celle des marins; elle était garnie, au milieu de la feuille, d'une ancre de cuivre, et dans les deux coins inférieurs de petites grenades enflammées.

Le couvre-chef des mariniers était un chapeau haut-de-forme noir à corps tronconique dont le bord gauche était plus relevé sur un côté que sur l'autre de façon à ne pas gêner les manœuvres du fusil. Le dessous des bords était teinté en vert. Les dimensions en étaient: hauteur 12 cm, largeur des bords 7 cm.





Pl. I

Matelots 1830.

1. tenue pour les cérémonies et exercices d'été
2. tenue journalière d'été
3. tenue de sortie d'été
4. bonnets français
5. bonnets hollandais
6. sabre "cuiller à pot", porte-sabre, bache, boucle de centuron, bache d'abordage
7. pistolet



Le chapeau était garni devant d'une ancre de cuivre (sans gumène ni couronne), de 8 cm de hauteur, et sur le côté gauche, d'une cocarde de soie tricolore, cousue sur une ganse dorée terminée par un petit bouton et surmontée d'un pompon de laine rouge et d'un plumet raide et vertical, également de couleur rouge. (Pl. III, 5b).

### **L'armement portatif des marins et mariniers**

Pour les défilés et cérémonies à terre réclamant la présence de la Marine, la disposition des compagnies ou des pelotons était en rapport avec la nature de l'armement individuel.

Devant, marchaient les fifres, les clairons et les tambours. Puis venaient les sous-officiers, les chefs de pièce et tout le personnel armé de sabres et de pistolets. En troisième lieu, défilaient le peloton armé de piques, le peloton armé de fusils et de sabres, et le peloton armé de haches, et enfin, fermant la marche, le peloton des marins sans armement.

La compagnie des mariniers défilait avec fifres et tambours en tête.

Il n'y avait pas de drapeau ou d'étendard officiellement attribués à la Marine.

Cette disposition en peloton rappelait la répartition de l'équipage au combat et l'ordre dans lequel celui-ci se déroulait.

Il y avait d'abord le canonage: on défilait canonniers en tête c.-à-d. les

chefs de pièce canonniers et les pourvoyeurs armés de piques pour la garde des sabords; puis venait le détachement de mousqueterie d'abordage armé de fusils et de sabres - ensuite le détachement d'abordage composé de matelots armés d'un sabre, d'une hache et de deux pistolets; et enfin venaient les gabiers qui, non armés, était chargés de la manœuvre du gréement des voiles et de la mâture.

Le pistolet dont était armé une bonne partie des membres de l'équipage était une arme de poing à un coup se chargeant par le canon à l'aide d'une baguette. Celui attribué à la Marine n'est pas décrit autrement que comme "l'ancien pistolet de gendarmerie" avec attache à mandrin. Nous croyons donc qu'il s'agissait du pistolet de cavalerie le plus répandu à l'époque, le modèle 1822 à silex (Pl I, 7.) Le fusil était un Gribeauval, modèle marine, c.-à-d. dont les bagues et les garnitures, comme le pontet par exemple, étaient en cuivre.

Le sabre d'équipage (Pl I, 6.) était le sabre de marine typique, appelé par beaucoup "sabre d'abordage", ce qui était en effet sa fonction.

Il était en fer et sa garde en fer noirci était de forme dite "cuillère à pot". La poignée était en bois à 8 pans. La lame en acier forgé était à dos plat et à large pan creux. Une ancre était gravée sur le talon de la lame. Le fourreau était en cuir noirci cousu sur deux lattes de bois; la bouterolle était en fer à bouton et la chape était mu-



Chapeau de Marinier belge



Chapeau de Marinier hollandais

nie d'une olive ou d'une lanière (le tirant) qui permettait l'arrimage du fourreau au gousset du porte-sabre.

Ce porte-sabre était à glissière. Il s'enfilait dans le cuir du ceinturon et se portait sur la hanche gauche. Sabre et porte-sabre ne faisaient pas partie de l'armement individuel du matelot, mais appartenaient à l'armement du bord. Ils étaient donc distribués à la demande.

(à suivre)

### **Notes:**

1. C'est ainsi que l'on appelait à l'époque les ressortissants des Pays-Bas, que l'on appelait aussi la Hollande.
2. 35 hommes en tout
3. Le capitaine F. A. Clays qui rallia la Marine Royale à sa constitution, et fut le premier commandant du Corps des Mariniers, puis commandant d'une canonnière. Après avoir débuté sa carrière de marin comme mousse, cet Ostendais s'était signalé par sa bravoure à bord de divers corsaires français au point de devenir sur l'un d'eux: "Le Sauvage", maître d'équipage. La Révolution de 1830 l'avait surpris Capitaine du voilier marchand "La Raymonde".
4. Roget et Teichman, polytechniciens belges, anciens officiers du Génie Maritime, sous l'empire français.
5. Il s'agit des quatre navires ci-après: le "Sans Repos", de l'armement bruxellois Dansaert, la "Persévérance", d'un armement bruxellois, la "Thérèse", de l'armement Malfesson d'Anvers et le "Jean de Locquenghien", d'un armement bruxellois.



# GEZAMENLIJKE OPWERKING VOOR BELGISCH-NEDERLANDSE MIJNENBESTRIJDINGS- EENHEDEN?

**H**oewel nog geen definitief akkoord bereikt, is er een voorlopige overeenkomst inzake de gezamenlijke opwerking van de mijnenbestrijdingseenheden.

Dit resulteerde in de opsplitsing van de Minecountermeasure Operational Sea Test in 2 departementen: de Divisie OPWERKEN en de Divisie TESTEN. Tijdens de plechtigheid naar aanleiding van de 100ste MOST hernoemde Admiraal G. Hooft de Divisie in Minewarfare Operational Sea Training.

De operationele controle over MOST zal ook niet langer onder de Directeur EGUERMIN vallen maar onder het ABNL-commando en luidt naar de naam Minewarfare Operational Sea Training. Administratief blijft de MOST Staf nog ressorteren onder de bevoegdheid van EGUERMIN.

## Divisie OPWERKEN

De beschikbare opwerkcapaciteit van de divisie bedraagt 36 weken wat in principe neerkomt op het opwerken van 6 schepen per jaar (6 weken/schip). Momenteel zou de huidige behoefte 2 eenheden voor de Belgische Marine en 2 voor de Nederlandse omvatten.

Vooraleer een MCMV naar Oosten te gestuurd wordt is het de taak van de commandant ervoor te zorgen dat zijn schip voldoende voorbereid is. Tijdens deze individuele opwerking is het mogelijk de assistentie te vragen van zijn nationale type-organisaties.

Zo kan een Belgische commandant beroep doen op de NBCD-School van Ryckvelde, EGUERMIN, DETINAV, COMOPSNAV en HELI-FLIGHT; een Nederlandse commandant kan de expertise inroepen van de NBCD-School van Den Helder en Naval Air Station De KOOY.

Na de individuele opwerkperiode, en op grond van de Sail Safety Check, krijgt de MCMV een Ready For Sea (RFS)-status. Dit betekent dat het schip een eerste periode van 4 weken naar Oostende kan gaan om haar ABNL-opwerking aan te vangen.

De modulair gestructureerde opwerking omvat alle departementen aan boord:

- operaties
- dek & wapens
- platform & scheepsbeveiliging.

Module 1 start met 2 oriëntatiedagen, bedoeld om de zwakke en sterke punten van het schip te kennen om het opwerkprogramma maximaal af te stemmen, gevolgd door tests die betrekking hebben op de algemene zeemansschappelijke vaardigheden van de MCMV.

Module 2 omvat een gevorderde opwerking zodat een schip, na het beëindigen van beide modules, in staat is vredesopdrachten uit te voeren.

De MCMV volgt nadien de 2-weken durende MHTT waarna de Ready For Exercise (RFE)-status toegekend wordt. Vanaf dan is het schip inzetbaar tijdens bvb. PFP-opdrachten, zomercampagnes, route survey, enz.

Hierna volgt de zuiver op MCM-warfare gerichte Module 3, meer bepaald 2 weken gevorderde MCM-opwerkingsperiode.

Op het einde van deze 8 weken durende opwerking wordt de Ready For Duty (RFD)-status toegekend.

Door de modules op deze manier te definiëren kan een MCMV progressief opwerken wat een maximum aan flexibiliteit garandeert. Het schip kan dan namelijk ingezet worden in functie van de modules welke het voltooid heeft. Eens de ABNL-opwerkperiode achter de rug kan de MCMV de Minewarfare Operational Sea Test ondergaan.

## Divisie TESTEN (zie ook NEPTUNUS juli 1997)

Aan de Minewarfare Operational Sea Test (MOST) werd praktisch niets veranderd. Het is nog steeds de intensieve testperiode voor mijnenjagers en -vegers die uit een opwerkperiode komen of zullen ingedeeld worden bij STANAVFOR-CHAN.

Gedurende 2 weken doorlopen de MCMV's een compleet gamma van gesimuleerde incidenten en oorlogssituaties die betrekking hebben op MW-technieken en -procedures. Een geslaagde MOST verzekert de marine-autoriteiten dat hun schip operationeel inzetbaar is tijdens MCM-operaties.

Tijdens een interview naar aanleiding van de 100ste MOST verduidelijkte ILZ Werner HOREMANS,



<b>NORMOEFENING</b>	<b>MODULE 1 BASIC (2 weken)</b>	<b>MODULE 2 ADVANCED (2 weken)</b>	<b>MODULE 3 MCM-oriented (2 weken)</b>
<b>DEPARTEMENT</b>	<b>Algemeen</b>	<b>Vredesoperaties</b>	<b>MCM-warfare</b>
<b>Operaties</b>	BASIC Administratie Verlaatrool Navigatie Ankeren Aanvaringsreglement DSOT's	BASIC Man-overboord Slepen + gesleept worden RAS en Vertrep Fleetex, Leapfrog's Radar calibratie Gumex	MCM Conning runs PAP-shots Duikongeval Leggen + oppikken mijn Mijnenjacht
<b>Dek &amp; Wapens</b>	BASIC DRILLS Verlaat schip MOB Procedures in: slepen, RAS & Vertrep Gumex, IED, Duiken Decontank, Medische aspecten Pyrotechnieken Buddy Aid	BASIC DRILLS Verlaat schip MOB op zee Praktische test: slepen, RAS & Vertrep Gunex, IED, MDW Underwater Demolition & Recovery, Duiken, Decontank, Medische aspecten Buddy Aid	MCM Bediening noodmotoren NBCD PAP-shots Duik-procedures Conning runs Underwater demolition
<b>Platform &amp; Ship security</b>	BASIC Beperkt Havenscenario Oriëntatiedag General quarters -ventilatie -electriciteit -algemeen DAMEX & FIREX	met VREDESSCENARIO MK nood op zee -electriciteit -brandblus -ventilatie NBCD IED DAMEX 1 & FIREX 1	MCM met Oorlogsscenario MK nood tijdens MCM -brandstof -brandblus -ventilatie NBCD tijdens MCM DAMEX 2 & FIREX 2 Incidenten MCM

Deputy Commander Sea Test, dat sinds haar oprichting in oktober 1989, de Divisie MOST zich zowel binnen als buiten de NAVO een uitstekende reputatie opgebouwd heeft.

*"Jaarlijks komen een 15-tal schepen naar de MOST, met een recordjaar in 1996 toen er niet minder dan 22 schepen naar Oostende kwamen. Momenteel sturen België, Engeland, Duitsland en Nederland hun MCMV's op permanente basis en de Franse en Italiaanse marines op regelmatige basis. In het verleden hadden we ook al een mijnenbestrijdingsschip uit Pakistan".*

Door het grote aanbod was een uit-

breiding van het MOST-team noodzakelijk. Momenteel zijn er 16 seariders zodat dubbele MOST-periodes kunnen geboekt worden. De seariders zijn opgesplitst in 2 teams, echter van verschillende samenstelling. Men moet rekening houden met transfers van seariders tussen de te "mosten" schepen. Naast de 3 hoofd-seariders zijn er 3 extra seariders verantwoordelijk voor het testen en de verslaggeving aan boord.

Het spreekt voor zich dat de seariders zich regelmatig dienen bij te scholen zodat zij op de hoogte blijven van de nieuwe types MCMV's en MCM-apparatuur. Zij steken veel tijd in het bestuderen van schema's,

handleidingen en gebruikte procedures om zo goed mogelijk van deze systemen op de hoogte te zijn. Alvorens een nieuw MCMV naar Oostende komt, brengt MOST een oriënterend bezoek aan hetzelfde type schip en voor zover toegestaan door de betrokken marines, worden belangrijke handleidingen en tekeningen meegenomen naar de MOST-bibliotheek.

Het gaat hem vooral om op de hoogte te blijven van systemen m.b.t. voortstuwing (noodsturen, noodbediening hoofd- en hulpmotoren), energie (schakelborden, noodstroomvoorziening), platform (ventilatie, brandblus, brandstof).



*"We trachten om een constante informatiestroom te bewerkstelligen tussen MOST en onze potentiële klanten. Zo werden in maart/april van dit jaar studiereizen georganiseerd naar o.m. La Spezia, Korsor, Halifax, Wilhelmshafen en Olpenitz".*

In mei kwamen voor de 3de keer sinds 1996, twee Italiaanse mijnenjagers naar Oostende: ITS Chioggia en ITS Rimini. Zij werden begeleid door het tot MCM-Commandoschip omgebouwde fregat ITS Alpino. De ITS Chioggia doorliep de MOST, terwijl de beide andere schepen tijdens bepaalde dagen in het MOST-programma geïntegreerd werden als sparring-partner.

*"Duitsland stuurt dit jaar ook voor de eerste maal een met Troika-uitgeruste mijnenjager (3 Troika-drones)".*

*"1999 beloofd nu al een interessant jaar te worden. Zo zal de Royal Navy 2 Sandown-klasse mijnenjagers sturen. Dit zal onze seariders de mogelijkheid bieden om voor de eerste maal met Variable Depth Sonar (VDS)-uitgeruste MCMV's te testen.*

*Daarom zijn we momenteel druk op zoek naar een oefengebied met dieper water om deze VDS naar behoren kunnen testen. Een tweede priemer is de beslissing van de Canadese Marine om 3 van hun mijnenbestrijdingsschepen naar Oostende te zenden. Vooraleer deelname aan BLUE HARRIER '99 zullen de nieuwe Kingston-klasse MCDV's HMCS KINGSTON en HMCS GLACE BAY de MOST doorlopen. De Deense Marine zal de Flyvefisker-klasse mijnenjager HDMS LAXEN sturen".*

Spanje, Noorwegen, Zweden en Turkije blijken ook interesse te tonen om hun MCMV's de MOST test te laten ondergaan. Binnen de NAVO werd al het voorstel geopperd een MOST Divisie in het NAVSOUTH-commandogebied op te richten, eventueel met steun van de Belgisch-Nederlandse seariders. Voor de marines in de Middellandse Zee (bvb. Griekenland, Italië, Spanje en Turkije) zou dit een uitstekend initiatief zijn. Het vergt van deze marines een grote inspanning hun schepen een 2 weken durende MOST te laten doorlopen. Het betekent al vlug dat hun MCMV's een 2-tal maanden niet

operationeel inzetbaar zijn (d.w.z. de weg heen en terug naar Oostende).

De Italiaanse Marine combineert het zenden van haar MCMV's naar MOST daarom reeds met de deelname aan MCM-oefeningen in Noord-Europese wateren (bvb. de Blue Harrier-serie MCM-oefeningen). In La Spezia wordt er momenteel, naar het voorbeeld van en met de hulp van MOST, een testeenheid opgericht om schepen van de Italiaanse en andere Middellandse Zee-marines te testen. Deze testeenheid zou mogelijk perspectieven kunnen openen voor de Marines van de Golfstaten.

Met dank aan:

**1LZ Werner HOREMANS,**  
BN - Deputy Commander MOST

**KVK Patrick VANDERBEECK,**  
BN - COMOPSNV MCM

**KLTZ G.T. GERDING,**  
RNIN - Commander MOST

**G.A.H. Toremans**



# HEMPEL



*Hempel Coatings (Belgium) n.v.*

*A Lot More Than Paint!*

**31 Noorderlaan - 2030 ANTWERPEN**

Tel. 03/541.72.30 - 03/541.72.37 - Telefax 03/542.47.99



# LA CAMPAGNE 98/15 DU BELGICA VERS LISBONNE

**D**imanche 14 juin 1998 à 18.00H. Le Belgica vient de larguer les amarres et tandis que les membres d'équipage font un dernier signe à leur famille, le navire atteint progressivement sa vitesse de croisière: cap sur Lisbonne et l'exposition universelle. Une certaine excitation règne à bord car ce voyage nous en parlons depuis des mois. Quelle expérience! Déjà il n'est pas fréquent que le Belgica se rende au Portugal mais en plus dans le cadre de l'Expo '98 c'est encore plus formidable.

La mer est un peu agitée ce qui ne présage rien de bon pour le Golfe de Gascogne. Une ronde pour voir si tout le matériel est bien amarré et un "briefing" sécurité pour le personnel scientifique embarqué clôture cette première journée en mer.

En fait nous traversons le célèbre Golfe sans aucun problème, sous un soleil radieux et sur une mer à peine agitée par une longue houle venant de l'Atlantique.

A hauteur de Bayonne, à l'aube, nous apercevons des dauphins. Un peu plus tard ils seront des dizaines à sauter autour du navire en un ballet fascinant et plein de grâce. Quel animal fabuleux!

Mais voici déjà le Portugal. Grâce aux vents favorables nous sommes en avance sur l'horaire et ces quelques heures de "rab" seront les bienvenues pour bichonner le Belgica, car il en a bien besoin après toutes ces campagnes en Mer du Nord où la météo lui en a fait voir de toutes les couleurs.

A l'ancre devant Cascais c'est jusqu'au dernier moment que le bateau résonne du bruit des marteaux pneu-



L'Equipe du Belgica à Lisbonne

matiques qui arrachent les dernières traces de rouilles et des jurons du bosco pestant contre les embarqués qui marchent dans sa peinture fraîche.

Le 19 juin en fin d'après-midi, le moment tant attendu est arrivé. Enfin nous voici amarrés dans l'Expo. Même si nous sommes un peu déçus par l'emplacement un peu en retrait, caché par un bâtiment administratif, l'ambiance sur le site semble sympathique. Et le soir même l'équipage en fait une heureuse expérience au "Café do Brazil" et son ambiance très sud-américaine.

Le séjour sera ponctué de nombreuses réceptions et visites officielles dont celle de Son Altesse Royale le Prince Philippe à l'occasion de la Journée belge.

Quand au public portugais, c'est plus ou moins 1500 visiteurs par jour, curieux et enthousiastes que nous

recevons à bord lors des journées portes ouvertes (entre-temps nous nous sommes déplacés et le navire est mieux situé qu'à l'arrivée).

Bien que le "timing" soit serré, chacun profite de son temps libre pour visiter le plus possible l'exposition: pavillons des pays présents, spectacles, jeux d'eau et surtout l'aquarium. Avec l'expérience nous apprenons que c'est en début de soirée, peu avant la fermeture qu'il est préférable de s'y rendre car avec le monde il n'est pas rare d'attendre plus d'une heure pendant les heures d'affluence.

Le soir, les activités sont nombreuses: concerts, restaurants, feux d'artifices, spectacle vidéo,... l'Expo ne manque pas d'atouts pour nous distraire. Toutefois certains préfèrent la tradition et se rendent à Lisbonne dans des établissements aux noms de capitales ou d'états américains...





Mais les bons moments ont une fin et les escales aussi. C'est avec un pincement au cœur que nous regardons s'éloigner la tour de Bélem, dernier monument de la capitale portugaise visible depuis le Tage.

Après une escale technique à Vigo pour embarquer du personnel et du matériel scientifique, nous restons en mer une dizaine de jours pour une campagne de mesures au large des côtes espagnoles. Hélas la mer est si agitée qu'un moment nous envisageons d'interrompre la mission pour nous abriter en attendant une amélioration. Mais le Belgica tient bon et nous terminons le travail comme prévu. Aussi c'est éreinté que nous relâchons à La Coruna pour la dernière escale avant le retour.

La Coruna est une jolie ville, peu connue à l'étranger. Il est vrai que le nord de l'Espagne n'est pas très touristique, le climat n'y étant pas toujours très estival. Ce n'est pas grave car cela ne nous empêche pas de bien profiter de l'escale comme tout bon marin.



Navire reconstitué par les Portugais (Fernando II de Gloria 1843)

Le retour est assez mouvementé car durant tout le transit les éléments se déchaînent. Heureusement, c'est une forte mer du sud-ouest, aussi c'est plutôt en "surfant" que nous naviguons.

Le 14 juillet, soit juste un mois après le départ, nous accostons à Zeebru-

ges, heureux des événements que nous venons de vivre et du travail accompli mais aussi plein de joie de retrouver nos familles.

**EDV J. Raskin**  
Commandant en Second





# MARITIEM PANORAMA

## NAAR EEN VEILIGER SCHEEPVAART

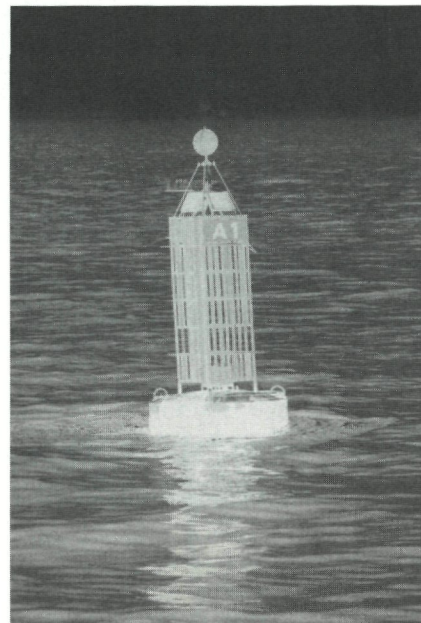
De afdeling "Vloot" van de Administratie Waterwegen en Zeewezen van het Vlaams Departement Leefmilieu en Infrastructuur wil haar activiteiten betreffende de bebakening en de betonning in onze maritieme vaarwegen optimaliseren en rendabeler maken. Daartoe werkt ze thans een ontwerp uit voor het invoeren van een monitoring-systeem en de bouw van een nieuwe polyvalente boeienlegger.

**W**ij weten dat sedert 1 mei 1997 de structuur van het Zeewezen gereorganiseerd werd in functionele afdelingen. Zo tellen we de afdeling Loodswezen met zetel te Antwerpen, de afdeling Scheepvaartbegeleiding gevestigd te Brussel en de afdeling Vloot die vanuit Oostende opereert. Deze laatste groepeerde de logistieke ondersteuning - hoofdzakelijk de bebakening en betonning van onze maritieme vaarwegen - en staat in voor het beheer van de Vlaamse vloot.

### Een vloot van 45 schepen

**Z**orgen voor de veiligheid op onze maritieme toegangswegen en op de Schelde is dus de bijzonderste taak van de afdeling Vloot. Daartoe beschikt ze momenteel over 45 schepen en 477 personeelsleden waarvan 70 uitsluitend voor de betonning. Daarvan zijn er een 60-tal tewerkgesteld op 3 boeienleggers. Die logistieke schepen zijn loodsbotten, rede- politie- en douaneboten, reddingsboten, zeeslepers, boeienleggers, hydrografische schepen en veerboten. In 1999 zal ook het technisch beheer van de dienstvaartuigen op de binnenwateren aan de afdeling Vloot toevertrouwd worden. Zo'n 15 schepen komen dan de vloot aanvullen. Aldus wordt de vloot van het Vlaamse Gewest een van de hoofdpijlers van de maritieme bedrijvigheid in Vlaanderen.

De betonning en bebakening van de vaargeulen - Schelde inbegrepen - en de kustverlichting vallen zoals gezegd onder de bevoegdheid van de afdeling Vloot. Deze strekt zich uit



over de vaarwaters van de Noordzee tot 51°36' noorderbreedte, dit is zo'n 2.600 km<sup>2</sup>. Op de Schelde betont en bebakent de afdeling Vloot vanaf de sluis van Wintam tot aan de Nederlandse grens. Bij het beheer hiervan dient uiteraard rekening gehouden te worden met de onderrichtingen van de IALA, de International Association of Lighthouses Authorities.

### Een hoogtechnologische boeienlegger

**M**et de instandhouding en de vernieuwing van de beboeiing en de bebakening is een jaarlijkse uitgave van circa 180 miljoen BEF gemoeid. Nu wil de directie van de afdeling Vloot haar activiteiten op optimale wijze organiseren en de beheerskosten ervan omlaag drukken. Daartoe heeft ze twee projecten uitgewerkt die ze eind dit jaar aan de



bevoegde instanties van het Vlaamse Gewest zal voorleggen. Het gaat om de invoering van een monitoring-systeem en de bouw van een polyvalente boeienlegger.

Voor het ogenblik opereert de afdeling Vloot met 3 boeienleggers waarvan er 2 op de Schelde worden ingezet, met name de "Lillo" en de "Vlissingen". De 3de boeienlegger, de "Zeearend", opereert langs de kust en is aan vervanging toe. Na 40 jaar trouwe dienst moet dat wel, temeer daar het toepassen van nieuwe technologische methodes niet langer met dit vaartuig mogelijk is. Daarom wordt gedacht aan de bouw van een nieuw vaartuig dat meerdere functies kan vervullen.

Als eisen worden vooropgesteld: 2 schroeven plus het Voith-Schneider systeem, een verreikende kraan, de nodige apparatuur voor het DGPS-systeem en vooral de invoering van de dynamische positionering. Onder dit laatste verstaat men het auto-

matisch koppelen van de schroeven aan het DGPS-systeem zodat de invloed van stroom en wind uitgeschaald wordt en men tot op 1 meter nauwkeurig zijn positie kan houden.

### Het monitoring-systeem

De bouw van zo'n hoogtechnologische boeienlegger wordt op circa 280 miljoen BEF geraamd. Voor de prijsofferte zal de Europese procedure toegepast worden, maar men hoopt de romp op een Belgische werf te kunnen bouwen. Of ons land ook zal kunnen bijdragen in het tweede ontwerp, namelijk het monitoring-systeem, blijft een open vraag.

Met dit nieuw systeem beoogt men van op de wal alles in de gaten te kunnen houden over de functionering van de beboeiing op zee en op de Schelde. Zo zou men de exacte positie van de boeien kunnen nagaan, de werking van hun licht en de vervanging van de lampen, op drift ge-

slagen boeien volgen, de in de boeien opgeslagen gegevens opvragen en de melding van abnormale feiten registreren. Dit alles van op het land, zonder controle ter plaatse te moeten uitvoeren zoals dit thans nog altijd het geval is. Een raming van dit project: 50 miljoen BEF.

Efficiëntie en kostenbesparing zijn de bedoeling van beide ontwerpen. Eind 1998 zullen de dossiers daaromtrent klaar zijn en overgemaakt worden aan de Vlaamse regering. De initiatiefnemers vinden dat de realisatie ervan budgettair haalbaar is en hiermee zonder personeelsafdankingen kunnen gepaard gaan.

Het is dus afwachten of onze beleidsverantwoordelijken een grotere bijdrage willen leveren tot een vlottere en veiliger scheepvaart op zee en op de Schelde.

H. Rogie



## ARTESIA BANK

Leopold III laan, 13  
8400 OOSTENDE

Tel: 059/50.08.33 Fax: 059/80.87.27

**Kantoordirecteur:** Etienne De Corte



is een uiterst modern bedrijf met 40 medewerkers,  
alomgekend voor een uitstekende kwaliteit en service!

Tijdschriften, boeken, jaarverslagen, catalogi.  
Bedrukken van zwaar karton.  
Tot 5 kleuren + lak in 1 doorgang.

Publicitaire folders.

Briefhoofden, faktuur-sets, omslagen.

DRUKKERIJ GOEKINT nv, Industriepark, 8400 Oostende  
Tel. (059)51.43.43 - Fax (059) 51.44.43



# PANORAMA MARITIME

## UNE NOUVELLE ROUTE POUR LA COMMUNAUTE PORTUAIRE D'OSTENDE

**A**u cours des dix dernières années, la Communauté portuaire d'Ostende n'a cessé d'œuvrer pour réaliser l'unité de gestion pour l'ensemble du complexe portuaire. Pas moins de cinq départements ministériels géraient en effet chacun une partie du port. Maintenant que l'AGHO (Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende) a réalisé cette structure unifiée, la Communauté portuaire s'est fixée d'autres objectifs afin de promouvoir efficacement l'avenir du port.

Au début, on était divisé quant à la nouvelle route à suivre. D'aucuns voulaient qu'on se concentre essentiellement sur la défense des intérêts professionnels des usagers du port. Mais bien vite, on comprit que cette façon d'opérer nuirait aux bonnes relations que la communauté avait toujours entretenues avec les collègues des autres ports. D'autre part, les usagers du port d'Ostende ne sont pas assez nombreux pour en faire une occupation exclusive.

### Quatre commissions

**C**'est pour cela que d'autres pensèrent à créer une nouvelle association: la "Compagnie ostendaise". Tous les usagers du complexe portuaire et de l'aérodrome y seraient regroupés ainsi que les sympathisants de toute la région côtière. Cette vision des choses ainsi que la pre-

mière option furent examinées par le conseil d'administration de la Communauté portuaire. Une formule pouvant contenter les deux parties fut alors proposée et adoptée ensuite par la récente assemblée générale. Aussi, les statuts de la Communauté furent revus en ce sens.

C'est ainsi que la Communauté portuaire d'Ostende garde en premier lieu sa fonction majeure, à savoir la défense des intérêts des usagers de l'ensemble du complexe portuaire. Parallèlement, on opta pour une spécialisation plus poussée pour ce qui est de résoudre les problèmes propres à chaque partie du port. A cet effet, quatre commissions ont été créées: une pour le port de commerce, une pour l'aérodrome, une pour le port de pêche et une pour les ports de yachting. Chaque commission s'occupera individuellement du secteur qui lui est attribué.

### Coordination des travaux

**A**fin d'atteindre leurs objectifs, les commissions pourront s'adresser aux instances privées et officielles capables de leur fournir l'aide nécessaire. Elles pourront aussi étudier en particulier l'aspect économique des décisions que les autorités locales et régionales auront prises à l'encontre de leur secteur.

Quant à la coordination des travaux des commissions, celle-ci sera du ressort du Conseil d'administration aidé en cela par le secrétariat permanent. Ces deux organes veilleront également à la promotion du port d'Ostende. Afin d'accentuer l'efficacité de la Communauté portuaire, le nombre des administrateurs a été porté à 19. Un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie occupe une place d'administrateur. L'AGHO ainsi que d'autres instances officielles pourront être invitées à titre consultatif par le Conseil d'administration.

### Havenkrant rénové

**A**fin d'activer les contacts entre les différentes parties du complexe portuaire et de l'aérodrome et de pouvoir aussi se concerter avec les sympathisants de ces secteurs, la Communauté portuaire à l'intention d'organiser régulièrement des réunions au sein d'un "club". Peut-être est-ce là l'amorce d'une "Compagnie ostendaise". Des conférenciers seront invités à ces réunions et y traiteront de matières pouvant intéresser la promotion du port.

Notons aussi que la revue trimestrielle "Havenkrant" continuera à paraître et deviendra le porte-parole de l'association et de ses quatre commissions. Des articles de tierces personnes pourront y être insérés à condi-



tion qu'ils visent à promouvoir les intérêts du port. Beaucoup doit encore être réalisé avant qu'Ostende ne devienne un port ro/ro à part entière. Les terrains industriels de l'arrière-port doivent encore être valorisés et l'infrastructure pour accueillir des navires de croisières doit aussi être aménagée. C'est pour cela que des articles spécialisés en ces matières sont bienvenus.

### Un nouveau timonier

**L**a nouvelle route que va suivre la Communauté portuaire se fera sous la conduite d'un nouveau président. Après 10 années de dévoue-

ment à la cause de l'association, voici que Mr André Maenhout prend sa retraite. En tant que directeur d'une entreprise de transport opérant sur plusieurs ports de la Manche, il s'était spécialisé dans les problèmes portuaires et était de ce fait particulièrement performant en ce domaine.

Son successeur est Mr Patrick Degryse, licencié en sciences commerciales et financières. Depuis 1981, il est directeur du département administration et finance de l'entreprise de matériaux de construction NHM et Co opérant à Nieuport et à Ostende. Depuis de nombreuses années, il est aussi administrateur du North Sea Yacht Club. Il fut à sept

reprises champion de Belgique dans la catégorie dragon. Avec pareil navigateur et homme d'affaires à la barre, la Communauté portuaire d'Ostende mènera assurément sa barque à bon port.

H. Rogie

## HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE



Maatschappij van de Brugse  
Zeevaartinrichtingen N.V.

L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge  
Tel. 050/44.42.11 - Fax 050/44.42.24

P. Vandammehuls, Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/54.32.11 - Fax 050/54.32.24



# Le sous-marinier de Napoléon

## JACQUES JOSEPH RANSONNET

Dans le dernier numéro de *Nep-  
tunus* ont été évoquées les pé-  
ripéties de la carrière de notre com-  
patriote, Jean Brasseur-Kermadec au  
service de la France Libre durant la  
dernière guerre.

Il ne fut ni le premier, ni le seul ma-  
rin belge à s'illustrer dans la Marine  
française au cours de l'Histoire. *Nep-  
tunus* a consacré il y a quelques an-  
nées déjà, un article au Contre-Ami-  
ral Paul Crombet (1786-1891), ma-  
rin namurois de la République et de  
l'Empire. Parmi les plus illustres, il  
faut citer aussi le liégeois Jacques-  
Joseph Ransonnet.

Second fils du Général Jean-Pierre  
Ransonnet, il naquit à Liège le 18  
avril 1778 et y passa sa prime jeu-  
nesse.

En 1793, lors de la retraite de Du-  
moriez, Jacques-Joseph suivit son  
père en France. L'année suivante, il  
fut l'un des premiers à suivre les  
cours de l'Ecole de Mars lorsque cet  
établissement fut fondé dans la plai-  
ne des Sablons, à Paris. Il entra en-  
suite à Polytechnique.

Après un an d'étude, il entra dans la  
Marine en qualité d'aspirant de 1ère  
classe, il fut affecté à la flotte de  
l'Amiral Bruix à Cherbourg et em-  
barqua successivement sur la fréga-  
te "La Précieuse", puis, "La Bravou-  
re". Promu au grade d'Enseigne de  
vaisseau, en août 1800, le jeune Ran-  
sonnet obtint, alors l'honneur de par-  
ticiper à l'expédition du Capitaine  
Baudin aux Terres australes à bord de  
la corvette "La Géographie". Elles  
mena de l'arctique à l'archipel des  
Kergelen et à la terre Adélie.

Au retour de cette expédition, on  
l'envoya à Anvers pour commander

en second le brick "Phaeton" com-  
mandé par le futur Amiral de Frei-  
cynet. Après quelques stations sur  
les bouches de l'Escaut et de la Meu-  
se, il fut chargé, en 1805, d'établir  
une liaison entre la Guyane et la  
Martinique.

En quittant cette dernière île pour se  
rendre à Saint-Domingue, "le Pha-  
eton" fit la rencontre, d'abord, d'une  
corvette anglaise à laquelle il donna  
la chasse après quatre heures de com-  
bat, puis le jour suivant, le 17 mars  
1806, d'une frégate avec laquelle il  
eut un long engagement qui se ter-  
mina par un abordage.

Grièvement blessé de deux coups de  
feu au moment où il franchissait le  
bordage, Ransonnet fut fait prison-  
nier en même temps que son capitai-  
ne. Au bout de huit mois, les deux  
officiers furent échangés contre des  
prisonniers français en considération  
de leur courageuse défense.

Remis en activité, peu après, com-  
me second sur le brick "Le Cygne",  
il donna de nouvelles preuves de  
sang-froid et de courage en maintes  
occasions, notamment dans l'engage-  
ment qui eut lieu, le 13 décembre  
1807; au large de l'île de Wight con-  
tre un vaisseau britannique de 64 et  
cinq autres bâtiments de 26 canons.

La conduite du Liégeois dans cette  
affaire fit l'objet d'un rapport parti-  
culier du commandant du "Cygne"  
au Ministre de la Marine et une com-  
munication au "Moniteur".

"Le brick de Sa Majesté", "Le Cy-  
gne", Capitaine Trobriant, étant en  
croisière à la hauteur de Portland,  
côte d'Angleterre, dans la nuit du 12  
au 13 de ce mois, a abordé et fait



Le capitaine de vaisseau J. Ransonnet.  
(Litho de E. Heusch, appartenant à M. Fernand Magis).

### Le Capitaine de vaisseau J. Ransonnet

amener un bâtiment anglais de 26  
canons.

"Il n'a pu le conduire dans nos ports,  
parce qu'il est survenu deux autres  
bâtiments de même force, puis un  
vaisseau de 64 canons qui se sont  
réunis contre lui et l'ont forcé à la  
retraite; le peu de vent qui soufflait  
l'a exposé plusieurs heures au feu de  
ces bâtiments, qu'il n'a cessé de com-  
battre.

"Favorisé par une brise qui s'est éle-  
vée, il est parvenu à gagner le port  
de la Hougue après avoir louché  
pendant trois heures sous le feu d'une  
frégate ennemie, à laquelle il a  
échappé par l'avantage de sa marche  
et après lui avoir fait plusieurs avar-  
ies.

"Il laissa onze hommes à bord du  
bâtiment qu'il avait amariné et, par  
un bonheur singulier, il n'a eu que  
sept hommes blessés dans cette af-  
faire qui fait beaucoup d'honneur au  
Capitaine Trobriant. Cet officier



rend les témoignages les plus avantageux de ses officiers et de son équipage et, notamment, de l'Enseigne Ransonnet, son Premier Lieutenant, qui s'est précipité le premier à l'abordage".

Nommé Lieutenant de vaisseau en mars 1808, notre compatriote passa sur l'escadre de l'Escaut où il servit, d'abord sur le "César", puis comme officier en second sur la frégate "Elisa" commandée par Henry de Freycinet. La perte de son frère aîné, peu de temps plus tard, suspendit un moment le cours de ses services.

Il faut dire que la famille Ransonnet paya un lourd tribut à l'Empire Napoléonien. Le père, le général, mourut au Mont-Saint-Bernard. De ses fils, Gustave, officier de marine fut tué par un boulet devant Saint-Domingue en 1803. Louis mourut d'une blessure reçue à Friedland en 1907. François tomba sur le champ de bataille d'Aspern.

Après le congé obtenu du Ministère de la Marine pour s'occuper de sa mère, Jacques-Joseph prit le commandement du brick "Alcyon", basé au Havre, et le conserva jusqu'en octobre 1810 lorsque ce vaisseau fut désarmé à Cherbourg.

Ransonnet participa ensuite à l'expérience la plus extraordinaire de sa carrière. Il fut désigné pour piloter un sous-marin, dont Napoléon avait ordonné la construction "pour aller de nuit attaquer des chemises soufrées aux œuvres vives des navires anglais". Les frères Coëssin du Havre avaient été chargés de la réalisation du projet de navire qui allait être baptisé "Le Nautille sous-marin".

On peut lire dans le "Moniteur" (Français) du 29 avril 1811 la description de cet engin.

"Le Nautille sous-marin est une espèce de grand tonneau qui a la forme d'une ellipsoïde allongée, long de 27 pieds et pouvant embarquer neuf personnes. Pour le maintenir dans sa position, on le charge de lest.

Il est partagé en trois parties sépa-

rées l'une de l'autre par des doubles fonds. La partie du milieu est occupée par les navigateurs. Les deux autres se remplissent à volonté d'air ou d'eau par ceux-ci suivant le poids qu'ils veulent donner au Nautille, afin qu'il puisse flotter à la surface ou s'enfoncer dans l'eau...

"Pour imprimer au navire un mouvement progressif, on emploie deux rangs de rames passant au travers des flancs du Nautille, mais les ouvertures sont masquées par des poches de cuir, qui empêchent l'eau d'entrer. Si l'une d'elles venait par hasard à crever, la rame est taillée de manière à faire elle-même aussitôt l'effet d'un tampon en la tirant simplement à soi...

"... pour diriger la machine et la faire virer de bord, on emploie un gouvernail placé à la poupe, qui se manœuvre du dedans par une corde. De plus les navigateurs s'orientent à l'aide d'une boussole.

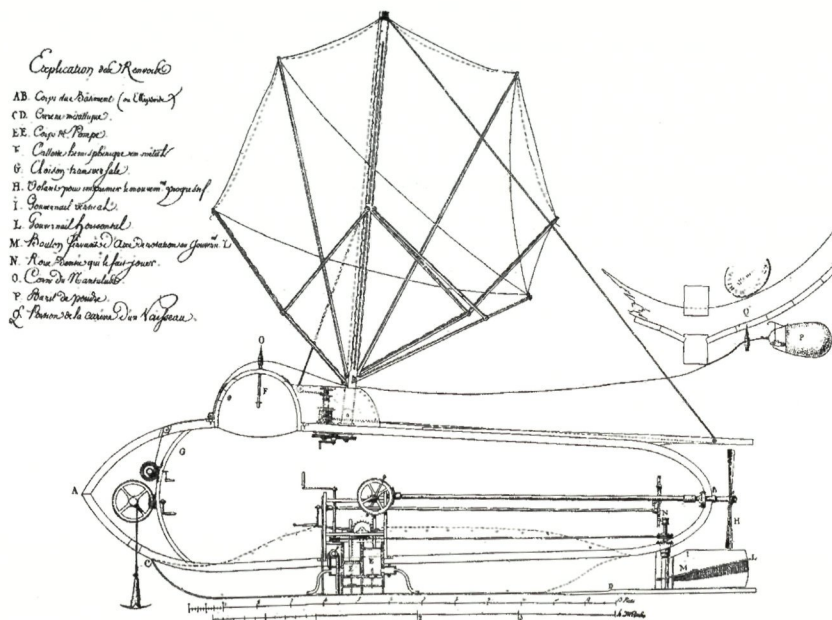
"Pour monter ou descendre, ils emploient quatre ailes ou espèces de nageoires attachées deux à droite, deux à gauche, qu'un homme fait mouvoir par des tringles. On les incline de l'avant à l'arrière ou de l'arrière à l'avant suivant qu'on veut monter ou descendre.

"Enfin, on se procure de la lumière au moyen d'une ou plusieurs glaces très épaisses, mais, comme l'obscurité devient très grande à une certaine profondeur, les auteurs proposent de recueillir ce qui reste de rayons par de fortes loupes, qui pourront au moins leur faire distinguer ce qui se trouve près d'eux.

"Mais, conclut le rapport, il faut remarquer qu'il n'est pas nécessaire que le renouvellement de l'air dans le Nautille soit fréquent, car dans les nombreuses expériences faites au Havre, les navigateurs sont restés immergés plus d'une heure de suite sans aucune communication avec l'air extérieur et sans éprouver le moindre malaise.... Toutefois, un système de tuyaux munis de clapets permet, depuis la surface de la mer, l'aération du sous-marin".

Celui-ci mesurait 8 mètres 95 de long et sa vitesse de plongée était de deux kilomètres et demi à l'heure.

Jacques-Joseph Ransonnet, qui était déjà un brillant officier, connut la gloire lorsque vint le jour des essais officiels du submersible. Il en effectua plusieurs au Havre, devant les autorités maritimes, une importante délégation de l'Académie des Sciences et des centaines de badauds. Tou-



Gravure reproduite d'après le dessin original du Nautilus de Fulton



tes furent couronnées de succès. L'enthousiasme était à son comble.

Il retomba rapidement. Le Nautille avait un défaut (gênant pour un navire): il tenait très mal la mer par gros temps. Son court rayon d'action aurait obligé un autre navire de le remorquer si près de l'ennemi que les risques de l'opération se seraient révélés trop considérables.

Alors que certains se penchaient déjà sur les plans d'un modèle plus grand, le projet fut abandonné et le Nautille resta à l'état de prototype et ne fut jamais utilisé contre la flotte britannique.

Après cet intermède, Ransonnet fut désigné pour commander la corvette "Diane". Le 19 juin 1811, l'Empereur Napoléon lui remit personnellement à Cherbourg l'étoile de chevalier de la Légion d'Honneur.

Il commanda la "Diane" jusqu'en novembre 1813. A cette époque, on désarmait les petits bâtiments pour fournir le renfort de leurs équipages aux armées épuisées par les campagnes de Russie et d'Allemagne.

Ransonnet se mit à la disposition du Ministère de la guerre qui l'envoya à Anvers rejoindre Carnot, dont il fut nommé aide de camp. En cette qua-

lité, il s'illustra dans la défense de la place. Après le siège, il revint à Paris avec Carnot et évolua dans son entourage. A son retour de l'île d'Elbe, Napoléon appela Carnot au Ministère de l'Intérieur. Celui-ci choisit Ransonnet pour secrétaire et lui fit obtenir le grade de chef de bataillon.

Lorsqu'après Waterloo, Carnot fut proscrit par le roi Louis XVIII, notre compatriote se retira à Liège où il se dévoua avec générosité aux réfugiés bonapartistes. "Je paie ma dette à ma patrie d'adoption", disait-il.

Après la révolution française de 1830, il regagna Paris et fut réintégré dans la Marine avec le grade de Capitaine de frégate et nommé aide de camp du Général Sebastiani, Ministre de la Marine. En 1831, il fut promu Capitaine de vaisseau de 1ère classe, il alla prendre à Toulon le commandement de la corvette "Le Rhône" avec laquelle il participa à différentes opérations, entre autres, celle d'Ancône avec la division navale du Capitaine Gallois en février 1832.

"Le Rhône" devait être envoyé en réparation, il en quitta le comman-

dement un an plus tard et servit alors dans les ports jusqu'au 1er août 1841, il fit valoir ses droits à une pension de retraite et s'installa à Paris où il s'éteignit le 21 avril 1862, à l'âge de 84 ans. Carnot prononça sur la tombe de son vieil ami un émouvant discours d'adieu.

**J.-M. de Decker**

#### Bibliographie

C. Bronne et H. De Vos: Les Belges et la mer

A. Gerebosh: Amiraux et corsaires belges

A. de Burbure de Wesembeek: Une anthologie de la Marine belge

J. Delmelle: L'histoire de la navigation des ports belges

L. Wilmet: "Un marin liégeois au service de la France", Carnets de la Fouragère 1932 Belgica 2000 n° 37

**Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning**



**Frank Dierickx** Informatica

FDI bvba  
Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90  
e-mail frank@fdi.be





# WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

door wijlen 10M(b.d.) J.-B. Dreesen

## Dukdalf

**E**en in de bodem van havens of binnenwateren ingeheide paal, gesteund door drie tot zes symmetrisch geplaatste schoorpalen, noemt men **dukdaif**. Het geheel wordt met bouten en ijzeren banden stevig verbonden.

De middenpaal, de koningspaal, reikt hoger dan de schoorpalen en hierover wordt het oog van een meertros gelegd om een schip af te meren of te verhalen.

Soms is het bovineinde van de schoorpalen voorzien van **klampen** of **kiezen**. Deze beletten het naar boven slippen van de tros wanneer men bij het afmeren van een groot schip de tros lager om de schoorpalen legt.

Wanneer men de schoorpaal aan de zijde van het vaarwater weglaat, wat meestal wordt gedaan om een schip te laten steunen, spreekt men van een **hanepoot**. De vrije zijde wordt dan bekleed met een **wrijf hout** om beschadiging van de koningspaal te voorkomen. Overdrachtelijk worden ook de zware houten palen die in verticale stand op sommige kaaimu-

ren aangebracht zijn wrijf houten genoemd.

Dukdalven dienen ook ter geleiding van de scheepvaart in kanalen en havens. Meestal worden ze dan geplaatst aan de voet van het haven-, kanaal- of riviortalud, om te voorkomen dat de schepen te dicht bij de wal komen. Een typisch voorbeeld hiervan vindt men in de haven van Nieuwpoort.

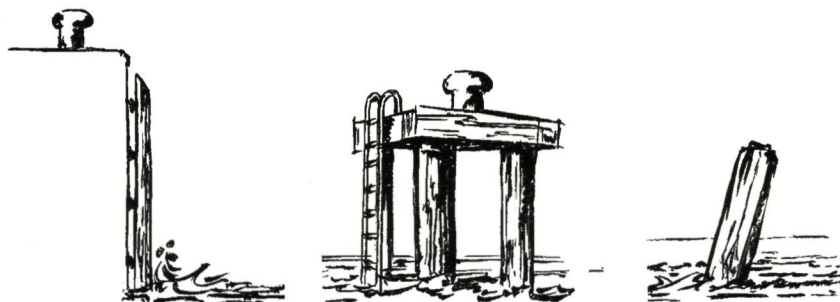
Constructies in de aard van dukdalven ter bescherming van brug of sluiscomplexen noemt men **aanvaarhoofden**.

In moderne uitvoering worden dukdalven gemaakt van gewapend beton of van stalen damwand. Het geheel wordt verticaal ingeheid en boven water stevig gekoppeld. Naargelang de gevorderde sterkte neemt

het aantal palen toe. Dergelijke dukdalven mogen echter niet verward worden met **meerstoelen**. Dit zijn samengestelde constructies die in een haven of kanaal worden geheid om er grote schepen of drijvende dokken aan af te meren, en waarvan het bovineinde is afgedekt met een betonplaat, voorzien van een meerpaal of bolder.

Nu is het zo dat we met woorden als **meerpaal**, **hanepoot**, **aanvaarhoofd**, **meerstoel** en **wrijf hout** geen moeilijkheid hebben inzake oorsprong. De vreemde eend in de bijt is echter het woord **dukdaif**.

Hieromtrent bestaan 2 opvattingen. De eerste, die Noord-Nederlands van oorsprong is, neemt aan dat het woord ontleend is aan de eigennaam Duc D'Albe (de hertog van Alva).



Van links naar rechts: wrijf hout, moerstoel en meerpaal



Het GROOT-NEDERLANDS WOORDENBOEK neemt als stelling aan dat de onverzettelijkheid van de sinistere hertog aldus door de volksmond vereeuwigd werd.

VAN WYCK, HAERDINGEN zijn voorzichtiger en noemen deze afkomst waarschijnlijk. DEVRIEZE neemt ten hoogste aan dat de naam invloed op het woord heeft gehad, maar vindt het onwaarschijnlijk dat voor een scheepvaartwoord zo 'n naam zou zijn gekozen.

De Zuid-Nederlandse opvatting wordt ons kond gedaan door VERCOUILLIE die zegt dat blijkens de Oost-Friese vormen het woord een volks etymologische vervorming is van een samenstelling dijk of duiken en dol, dat nog in het Scandinavisch boom betekent, dus dikdolle.

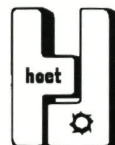
Hier wordt hij waarschijnlijk gevolgd door VERSCHUEREN die aangeeft duk = dijk en dalf komt van het Scandinavische dol = boom. Deze opvatting vindt men terug in

Duitse werken. Volgens DER GROSZE BROCHHAUS, SAX-VILAIN en andere is het woord afkomstig uit Noord-Europa van dick = deich, dalb = Pfal.

Wie loopt er, bij een toekomstige IJsland- of Oostzeevaart, even een bibliotheek binnen te Reikyavik, Oslo, Kopenhagen, of Stockholm, om de vermoedelijke Scandinavische oorsprong verder uit te diepen?



# Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist - Votre spécialiste Turbo - Ihre Turbospezialist

**GARRETT**



**HOLSET**



**IHI**

**MITSUBISHI**

Turbo's Hoet P & R N.V.

Ieperstraat 144a

B - 8830 Hooglede

**België**

Tel.: 051-70 06 91

Fax.: 051-70 28 12



# LA MARINE POLONAISE EN 1939-45

## Des équipages vaillants aux mérites oubliés

Le 1er septembre 1939 à 4h45 le cuirassé allemand "Schleswig Holstein" ouvrait le feu sur le "Westerplatte", situé sur la Baltique entre les ports de Gdynia et Gdansk, tandis que la "Wehrmacht" franchissait la frontière ouest polonaise.

Le 17 du même mois, l'armée soviétique à son tour envahissait la nation que le traité de Versailles avait resuscitée.

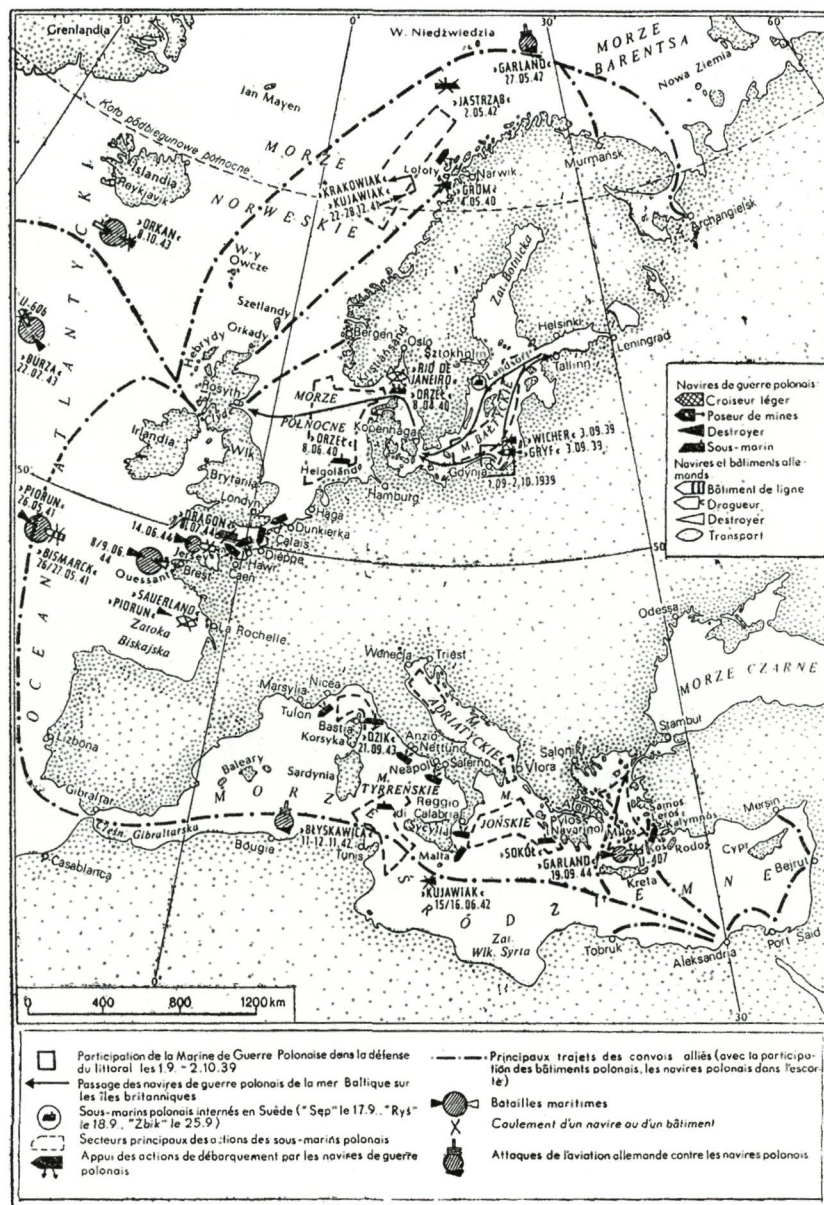
Dès le début des hostilités les bâtiments de surface de la marine de guerre du gouvernement de Varsovie gagnaient les ports anglais. Dans l'ouvrage "La contribution de la Pologne à la victoire sur l'Allemagne hitlérienne 1939-1945" publié par l'Institut militaire d'histoire de Varsovie, le flotte comportait au moment de l'invasion: 1 croiseur, 6 destroyers, 3 sous-marins et 5 chasseurs, d'une jauge totale de 18.000 tonnes. Les sous-marins se montrèrent actifs d'emblée.

Au fil des ans cette armada fut renforcée par l'amirauté britannique qui faisait confiance à la fois au courage des équipages et à la compétence des officiers, au nombre de 200 et de 2.500 hommes.

### Les missions accomplies

Ils participèrent à 665 combats, escortèrent 787 convois et exécutèrent 1.162 patrouilles au cours desquelles les marins polonais coulèrent sept navires de surface, 5 sous-marins et 41 bâtiments banalisés. Cinq avions furent abattus, 16 navires de surface et 8 sous-marins endommagés.

Les diverses unités battant pavillon polonais, se distinguèrent dans la ba-



Actions de la Marine de guerre polonaise dans les années 1939-1945<sup>1</sup>

taille de l'Atlantique contre les "U boote" de l'Amiral Dönitz, la protection des périlleux convois vers Mourmansk quand, l'URSS à la suite de l'opération Barbarossa et de l'envahis-

sement de son territoire par les armées nazies, eut changé de camp. Moscou bénéficia du ravitaillement envoyé par les alliés au prix de lourds sacrifices. En Méditerranée la Ma-

<sup>1</sup> Schéma extrait de l'ouvrage "la contribution de la Pologne à la victoire sur l'Allemagne Hitlérienne 1939-1945



## FICHE TECHNIQUE

volume broché de 304 pages  
au format de 16,5 x 24 cm  
richement illustré de gravures d'époque et de photographies de terrain  
parution en automne 1998  
prix : 160 FF ou 990 FB ttc + 20 FF ou 120 FB de frais d'envoi  
ISBN : 90-801124-9-6

## OFFRE DE SOUSCRIPTION

(du 15 juillet au 30 septembre 1998) 130 FF ou 790 FB ttc franco

## EXCLUSIF !

OFFRE PROLONGÉE JUSQU'AU  
31 OCTOBRE 1998

## BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je sousigné(e): nom ..... prénom .....

domicilié(e): rue ..... n° .....

code postale ..... localité ..... pays .....

commande ..... exemplaire(s) de : TROIS NAUFRAGES POUR TROIS ÎLES  
au prix de souscription (du 15 juillet au 30 septembre 1998) : 130 FF ou 790 FB ttc franco

règle la somme totale de ..... FF ou FB par chèque à l'ordre des Editions de la Dyle  
(pour la Belgique par versement sur le compte bancaire : 230-0121030-91)

Date

Signature

Retourner à

EDITIONS DE LA DYLE

25 rue Roux Alphéran F-13100 Aix-en-Provence Tel. & Fax : 04 42 27 03 86

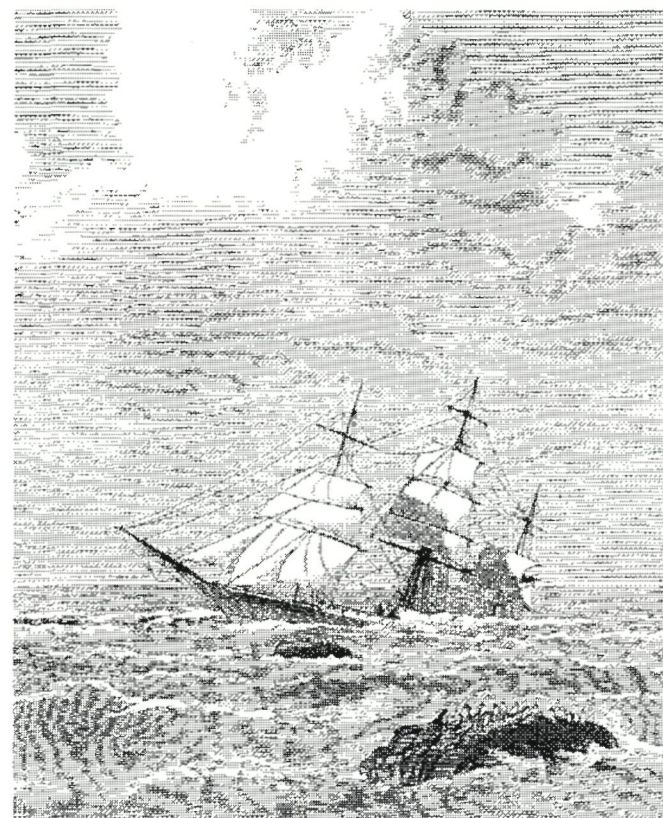
Pontstraat 80 B-9831 Sint-Martens-Latem (Deurle) Tel. : (0) 9 281 00 58 – Fax : (0) 9 281 06 70

## AMAPOF

Association Amicale des Missions  
Australes et Polaires Françaises

# Trois naufrages pour trois îles

(Terres Australes Françaises au XIX<sup>e</sup> siècle)



Editions de la Dyle



TROIS NAUFRAGES POUR TROIS ÎLES sont les récits authentiques, par ceux qui les ont subis, de trois naufrages qui se sont produits entre 1825 et 1875 dans les eaux des îles australes.

Les îles Kerguelen et les Crozet avaient été découvertes lors d'un fugitif passage 50 ans auparavant. Leur seul intérêt était d'abriter en grand nombre des éléphants de mer qui, une fois dépecés, fournissaient une huile recherchée. De cartes, point. Les phoquiens se transmettaient oralement et parcimonieusement leurs informations.

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, il n'était pas rare que plusieurs « expéditions phoquières » tournent dans les îles. Mais les distances étant considérables, le relief très accidenté, le climat si changeant et si rude, il était peu probable qu'elles se retrouvent. Un naufrage dans un tel milieu hostile et désert devenait alors une véritable tragédie et le naufragé ne pouvait guère compter que sur lui-même.

L'*Aventure*, navire de William Lesquin s'écrase en 1825 sur une plage de l'île de l'Est, une forteresse imprenable, inhabitée de l'archipel Crozet. Drames de la survie, de la cohabitation, espoirs, misères, massacres d'animaux, tentatives d'évasions, tout est sobrement raconté. Le naufragé avait 22 ans.

John Nunn a également 22 ans lorsqu'il fait naufrage, la même année aux îles Kerguelen. Coïncidence. C'est déjà un marin professionnel et avec ses compagnons il surviendra 43 mois avant d'être délivré. Quarante trois mois de péripéties, d'aventures haletantes et fantastiques, d'observations scrupuleuses.

L'historien néo-zélandais Ian Church a retrouvé dans les archives de son pays l'odyssée du *Strathmore* et en a décrit en 1985 toute la tragédie. L'action se déroule en 1875. Le *Strathmore* est un navire à vapeur et à voiles qui consacre son voyage inaugural à transporter des colons en Nouvelle-Zélande. Comme le *Titanic*, il va sombrer par une nuit sombre et glaciale. Ce sera sur les récifs des Apôtres. Parmi les survivants, quelques passagers que rien ne préparait à une telle tragédie et quelques membres d'équipage au caractère très typé. Ils devront survivre 7 mois, sans matériel pour se protéger du froid, sans nourriture, au milieu des rivalités quotidiennes des groupuscules rivaux, dans la tourmente mortelle de leurs passions.

Ces trois récits sont enrichis de toutes les gravures qui accompagnaient la première édition. Nous avons ajouté pour cette publication des documents photographiques et des cartes qui permettent de suivre avec précision le déroulement de l'action.

Les lieux sont cités dans leur toponymie actuelle, mais un tableau de concordance permet de se situer par rapport au document original. Enfin, de courtes notes guident le lecteur entre le récit et la réalité du terrain.

## Table des matières

Préface par  
ISABELLE AUTISSIER

\*

Avant-propos

\*

Introduction

\*

Relation du naufrage de la goélette *L'Aventure* de l'Île-de-Franc  
par William Lesquin, 1827  
11 cartes et 10 documents photographiques

\*

Récit du naufrage de la *Favorite* aux îles de la Désolation  
par John Nunn, 1850  
21 gravures, 3 cartes et 30 documents photographiques

\*

Les survivants des îles Crozet :  
le naufrage du *Strathmore* en 1875 aux îles des Apôtres  
par Ian Church, 1985  
12 gravures, 3 cartes et 4 documents photographiques

\*

Annexes



## FICHE TECHNIQUE

volume broché de 340 pages  
au format de 14,5 x 22,5 cm  
richement illustré en noir et blanc et en couleur, l'ouvrage présente  
pour la première fois une série remarquable des œuvres d'Emile de Bray  
parution en juillet 1998  
ISBN : 90-801124-8-8  
prix de vente : 225 FF ou 1.395 FB

**OFFRE DE LANCEMENT**  
(du 15 juillet au 30 septembre 1998)  
195 FF ou 1.180 FB ttc franco

### EXCLUSIF !

OFFRE PROLONGÉE JUSQU'AU  
**31 OCTOBRE 1998**

### BULLETIN DE COMMANDE

Je soussigné(e): nom .....

.....

domicilié(e): rue .....

..... n° .....

c. p. .... localité..... pays .....

commande ..... exemplaire(s) de l'ouvrage intitulé : DE BRAY PÔLE NORD  
au prix ttc de : 225 FF ou 1.395 FB + 20 FF ou 120 FB de frais d'envoi

### OFFRE DE LANCEMENT

(du 15 juillet au 30 septembre 1998) 195 FF ou 1.180 FB ttc franco

règle la somme totale de ..... FF ou FB par chèque barré ou par versement sur le  
C. B. : France 30003 00020 00051955509 94 ou Belgique 230-0121030-91

Date

Signature

Retourner à  
EDITIONS DE LA DYLE

25 rue Roux Alphéran F-13100 Aix-en-Provence T & F : 04 42 27 03 86

Pontstraat 80 B-9831 Sint-Martens-Latem (Deurle) T : (0) 9 281 00 58 - F : (0) 9 281 06 70

# DE BRAY PÔLE NORD

Journal de bord  
de l'enseigne de vaisseau Emile de Bray  
1852-1854

Préface de Théodore Monod



Mary Delahaye

Jean-François Le Mouël

Editions de la Dyle



## DE BRAY PÔLE NORD

“Emile Frédéric de Bray: Très fortement constitué - Bon garçon - Deviendra marin, mais la paresse l'empêchera probablement de devenir bon observateur.”

*(notes de ses supérieurs de l'Ecole Navale - année 1846)*

“Dans les régions du globe les plus reculées et les plus inhospitalières, il a représenté l'honneur de sa nation. Par son énergie, son intrépidité et la patience avec laquelle il a accompli des tâches pénibles, il a réussi à se faire respecter aussi bien qu'aimer de toute l'escadre.”

*(Sir John Barrow, Lord de l'Amirauté, le 14 novembre 1854)*

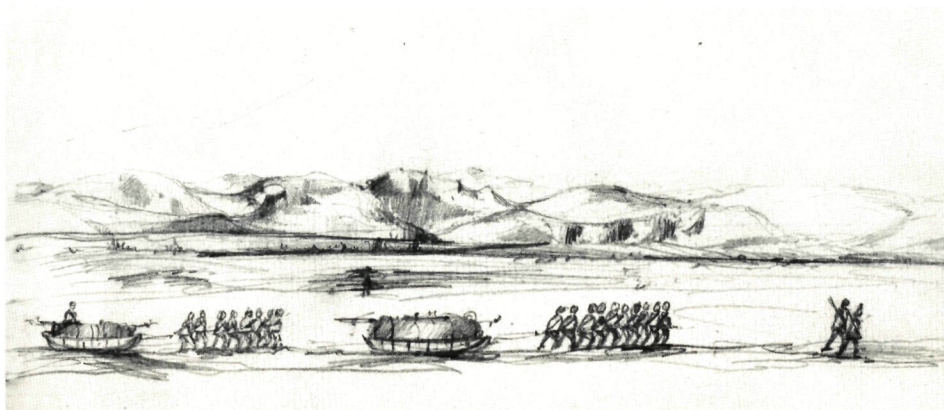
Entre ces deux appréciations, une longue campagne dans l'Arctique à laquelle participa, en tant que volontaire, Emile Frédéric de Bray, jeune enseigne de vaisseau de vingt-trois ans. Il nous la raconte dans son journal de bord, ici publié. Seul Français dans une escadre de cinq bâtiments britanniques, partis en 1852 à la recherche de Sir John Franklin et de ses compagnons d'infortune, le témoignage de cet homme hors du commun prend une valeur historique. Il nous donne, en outre, une vue très précise de l'existence qu'on menait alors sur les bateaux aux prises avec le milieu polaire.

Laissons le dernier mot au commandant Rouch:

“De Bray Pôle Nord !

C'était le surnom que lui donnaient ses camarades...

Les vrais héros sont sans doute ceux qui savent accomplir des actions héroïques avec le sourire. Ils sont assez rares pour que nous honorions la mémoire de l'un d'eux .”



## TABLE DES MATIÈRES

Préface de Théodore Monod

Avant-propos de Mary Delahaye\*

Au lecteur

Introduction de Jean-François Le Mouél\*\*

Journal de bord d'Emile de Bray (1852 - 1854)

I - La traversée de l'Atlantique

II - Le Groenland

III - L'arrivée en Amérique

IV - En route pour l'île Melville

V - Au commandement du *Marie*

VI - L'hiver est à la porte

VII - L'hiver est là!

VIII - Le retour du printemps

IX - La mission du *Héros*

X - Vers de meilleurs jours

XI - Où l'on commence à rêver du retour

XII - La glace nous étreint

XIII - Un second hivernage

XIV - Ordre d'abandon des navires

XV - Back home

Epilogue

Annexe I: Correspondance

Annexe II: Prière avant le départ des traîneaux

Glossaire

Références bibliographiques

Index

Noms de personnes

Noms de navires et de traîneaux

Noms de lieux

\*Ancienne bibliothécaire de l'Institut océanographique (Paris)

\*\*CNRS - Mission archéologique française de l'Arctique



**HEEMMUSEUM  
DE PLATE  
Wapenplein - Oostende  
THEMATENTOONSTELLING**

**HOMMAGE AAN  
JAN B. DREESEN**

**Van 19 september 1998 tot 17 januari 1999**

**OPEN :**

**elke zaterdag**

**van 31 oktober t/m 08 november (gesloten 01 en 03 november  
van 19 december t/m 03 januari 1999 (gesloten 22, 25, 29 december  
en 01 januari)**

**telkens van 10-12 en 14-17u**



rine polonaise protégeait les convois vers Malte et veillait à l'issue du débarquement américain à la sécurité de la navigation entre la Grande-Bretagne et l'Afrique du Nord.

A l'heure du grand branle-bas offensif des alliés les marins polonais furent à la peine lors des divers débarquements en Sicile, en Calabre, dans le golfe de Salerne et la mer Egée, mais aussi et surtout lors des opérations de Narvik, lorsque le sort des armées en France obligea les alliés à abandonner le port conquis de haute lutte, afin d'utiliser toutes les troupes disponibles pour lutter contre l'envahisseur allemand de la métropole. Des paquebots polonais furent également de la partie comme transporteurs de troupes. Les documents publiés à l'occasion du XVème congrès international des sciences historiques à Bucarest font apparaître le "journal de campagne" de la vaillante marine polonaise dont les exploits ne sont guère connus mais qui méritent d'être appréciés en raison des difficultés et des périls rencontrés par ces marins et ces équipages oubliés de l'histoire.

## Nomenclature des activités

### 1939

1er septembre: les destroyers "Grom", "Blyskawica" et "Burza" participent dès leur arrivée en Grande-Bretagne à diverses opérations en mer du Nord et sur l'Atlantique où ils prennent part à la lutte contre les sous-marins.

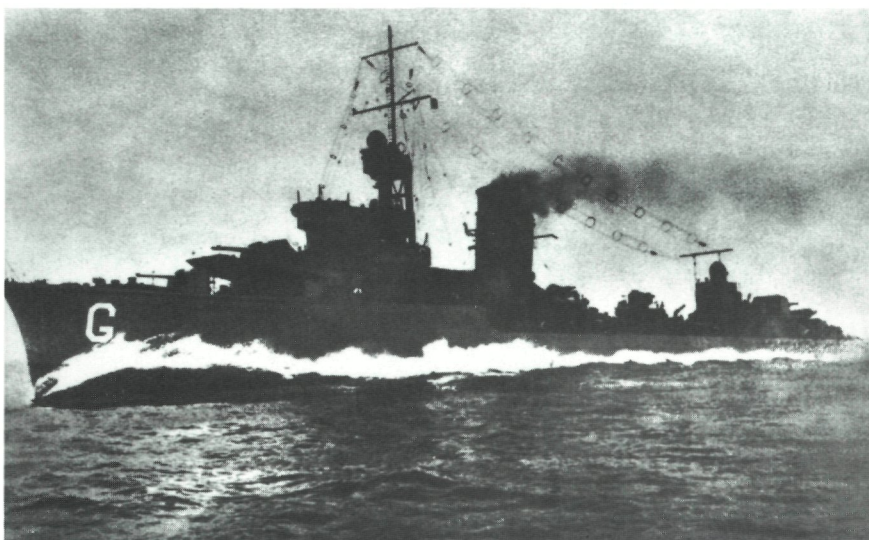
20 septembre: malgré l'étau germano-soviétique le sous-marin "Wilk" réussit à s'échapper de la mer Baltique et à rejoindre l'Angleterre.

14 octobre: le sous-marin "Orzel" échappe à son tour à la vigilance de la "Kriegsmarine".

### 1940

08 avril: ce même sous-marin coule le cargo "Rio de Janeiro" devant Kristiansand.

21 avril au 30 mai: les destroyers sont mis en action dans le cadre des opérations de Narvik.



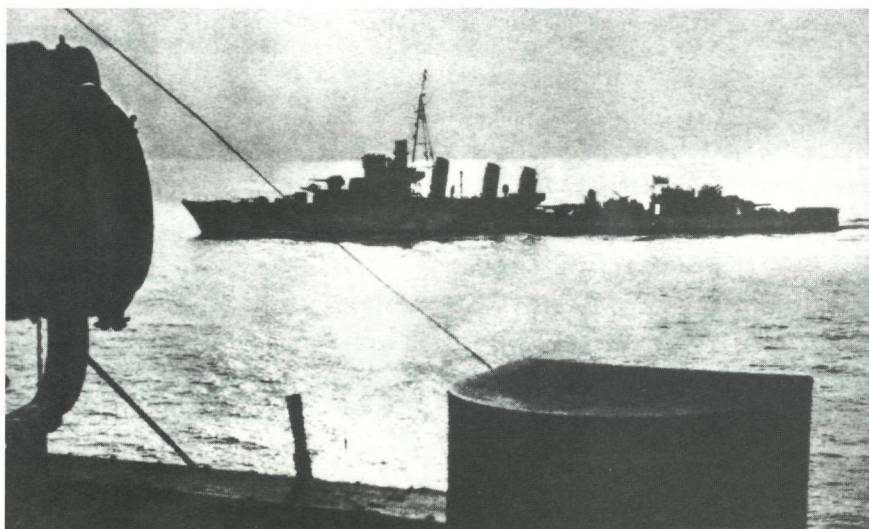
Le destroyer "Grom"

03 mai: le destroyer "Garland" est confié à un équipage polonais alors qu'il se trouve dans le port de la Vallette à Malte.

04 mai: le destroyer "Grom" est coulé devant Narvik par la "Luftwaffe".

vers la Grande-Bretagne à la suite de la reddition de la France du Maréchal Pétain.

10 octobre: les destroyers "Burza" et "Garland" ainsi que les trois chasseurs, participent aux opérations de



Le destroyer "Burza"

21 au 31 mai: le destroyer "Blyskawica" participe à l'évacuation de Narvik des forces françaises du général Bethouart appelées à participer à la bataille de France.

08 juin: le glorieux sous-marin "Orzel" disparaît en mer du nord à la fin des évacuations de Norvège.

19 juin au 25 juin: Tous les bâtiments polonais disponibles évacuent les unités se trouvant sur le sol français,

harcèlement sur Cherbourg par la Royal Navy et la RAF.

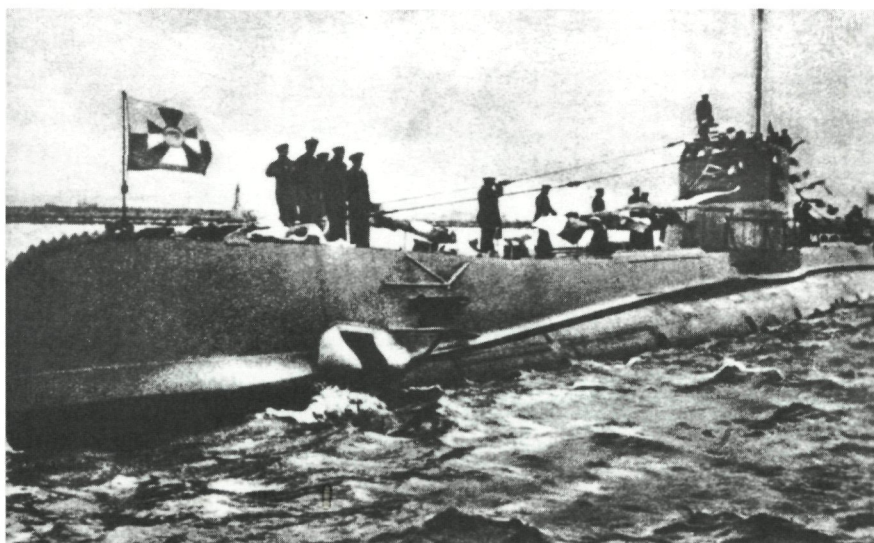
5 novembre: l'amirauté britannique confie le destroyer "Piorum" à un équipage polonais

### 1941

19 janvier: un équipage polonais reçoit le sous marin "Sokol".

3 mai: le destroyer "Kralowiak" vient renforcer la flotte.





Le sous-marin "Orzel"

26 mai: le destroyers "Piorum" prend une part active à la curée du cuirassé allemand "Bismark".

30 mai: la marine polonaise se voit dotée du destroyer "Kujawrak".

28 octobre: le sous-marin "Sokol" coule le "Citta di Palermo" en mer Tyrrhénienne.

4 décembre: le sous-marin "Jastrzab" vient à son tour renforcer la marine polonaise.

## 1942

Activités d'escorte des convois sur l'Atlantique et la Méditerranée.

## 1943

9 septembre: les destroyers "Piorum", "Krakowrak" et "Slazak" prennent une part active au débarquement de la 5<sup>me</sup> armée américaine à Salerne.

20 septembre: le sous-marin "Dzik" participe avec succès au harcèlement des navires allemands évacuant les unités de la Corse.

## 1944

15 janvier: la flotte est dotée du croiseur "Dragon".

6 juin: les destroyers polonais ap-

puient de leurs feux le débarquement anglo-américain en Normandie.

8 août: le croiseur "Dragon" est gravement endommagé.

## 1945

2 avril: des bâtiments polonais coulent le sous-marin "U221" dans l'Atlantique.

## En guise de conclusion

Le rôle de la marine polonaise pendant la guerre 1939-45 mérite d'être connu et apprécié, au moment où le gouvernement de Varsovie s'apprête à rejoindre l'Otan et à prendre ainsi parmi les nations alliées la place qu'il a occupé autrefois. Son exil derrière le rideau de fer s'avère une longue parenthèse contre nature. La Pologne a toujours lutté aux côtés des grandes puissances occidentales avec une particulière vaillance.

Après la défaite inévitable des divisions du Maréchal Rydz-Smigly en septembre 1939 prise entre l'enclume et le marteau, le Général Sikorski releva le gant et favorisa une prodigieuse réorganisation en France d'abord, en Grande-Bretagne ensuite jusqu'au jour de sa mort mystérieuse le 4 juillet 1943, en même temps que son Chef d'Etat-Major le Général Klimecki, à suite d'un accident aérien au départ de Gibraltar.

L'héroïsme des militaires polonais s'est confirmé sur tous les fronts, avec le Général Anders, lors de la tragique conquête du Mont Cassin en Italie, avec le Général Bor lors de l'insurrection de Varsovie du 1<sup>er</sup> août au 2 octobre 1944. N'oublions pas le Général Mazek et sa division blindée. Elle libéra les Flandres avant de s'illustrer en Allemagne.

Quiconque veut prendre des leçons de bravoure se doit d'étudier l'histoire militaire de la Pologne où abondent les exemples de courage et d'héroïsme.



Le sous-marin "Sokol"

P. Eygenraam  
Photos Collection J.C. V.



# Elektronische kaarten en Geïntegreerde brugsystemen

## (deel 3)

### Gevolgen voor de gebruiker

#### Algemeen:

De papieren zeekaart geldt nog steeds als de wettelijke norm. Op middellange termijn is de evolutie naar de elektronische kaart onomkeerbaar. Zelfs indien het IMO ECDIS niet verplicht is, kunnen Staten individueel het gebruik van een geïntegreerd navigatiesysteem op basis van elektronische kaarten voor bepaalde scheepsklassen verordenen voor de navigatie op hun binnenwateren en in de territoriale wateren.

#### Introductie van geïntegreerde navigatiesystemen aan boord:

- De opstelling van de verzekeringsmaatschappijen t.a.v. geïntegreerde brugsystemen met elektronische kaarten zal wellicht beslissend zijn. Bij de verificatiebureaus die verbonden zijn aan de grote verzekeringsmaatschappijen (o.a. Veritas, Det Norske Veritas, Lloyds, B.S.H.,...) en die tot taak hebben de aan boord geïnstalleerde systemen te valideren, is de technische expertise terzake aanwezig. Voor de Britse koopvaardij werden technische specificaties opgesteld waaraan geïntegreerde brugsystemen moeten beantwoorden (o.a. limieten qua dimensies van consoles, maximale onderlinge afstand, plaatsing op de brug, interfaces, integratie met machinecontroles,...)
- In de praktijk zal de reder of scheepseigenaar via zijn aannemer zijn behoeften kenbaar maken aan de producent: deze zullen - althans meestal - vertaald worden als de minimum vereisten om te voldoen aan de normen die door een verzekeringsmaatschappij gesteld worden voor een bepaalde klasse (bvb. DNV klasse A).
- Bij nieuwbouw zal de producent

een volledig brugontwerp voorstellen: de firma levert dan een globaal pakket inclusief alle navigatie-instrumenten die deel uitmaken van het geïntegreerd brugstelsel. Het voordeel hiervan is dat alle interface aspecten reeds werden bestudeerd.

- Bij retrofit is het probleem complexer en wel in zulke mate dat bvb. in de RN per scheepsklasse een apart studiebureau wordt opgestart. De kosten bij retrofit zullen sterk variëren naargelang de gekozen optie. In sommige gevallen zullen bestaande navigatie-instrumenten (bvb. Iog, gyro, radarconsoles,...) vervangen moeten worden. Bij sommige schepen zal de volledige brug omgebouwd moeten worden. Indien men opteert om bepaalde apparatuur, waarvoor geen standaard interface voorzien is, te behouden, zal een speciale interface unit moeten aangemaakt worden.
- De keuze van een geïntegreerd navigatiesysteem en de leverancier moet weloverwogen gebeuren, vermits:
  - \* men verplicht wordt de evolutie in software/hardware op te volgen
  - \* men rekening moet houden met de evolutie qua integratievereisten in de toekomst
  - \* het aspect logistieke ondersteuning:
    - door een systeem te kiezen dat voorziet in een extensieve built in test equipment voor foutdetectie
    - door het voorzien van voldoende spare parts aan boord
    - ondersteuning bij defect door de producent (wereldwijd ?)
    - gezien alle technische specifica-

ties voor ECDIS nog niet geformuleerd werden, moet de producent kunnen garanderen dat hij het geleverde systeem zal upgraden conform de IMO-specificaties (deze garantie wordt gegeven door een aantal producenten).

#### Onderwijs

Het invoeren van geïntegreerde brugsystemen zal een impact hebben op de instructie van de zeeofficieren. De algemene tendens is het invoeren van een dual watchkeeping certificate. In deze hoedanigheid wordt van de OVW een doorgedreven technische kennis vereist. De klassieke taken van de OVW blijven behouden, alleen de wijze waarop brugmanagement gebeurt, zal drastisch veranderen gezien de OVW meer aan systeemmonitoring zal doen.

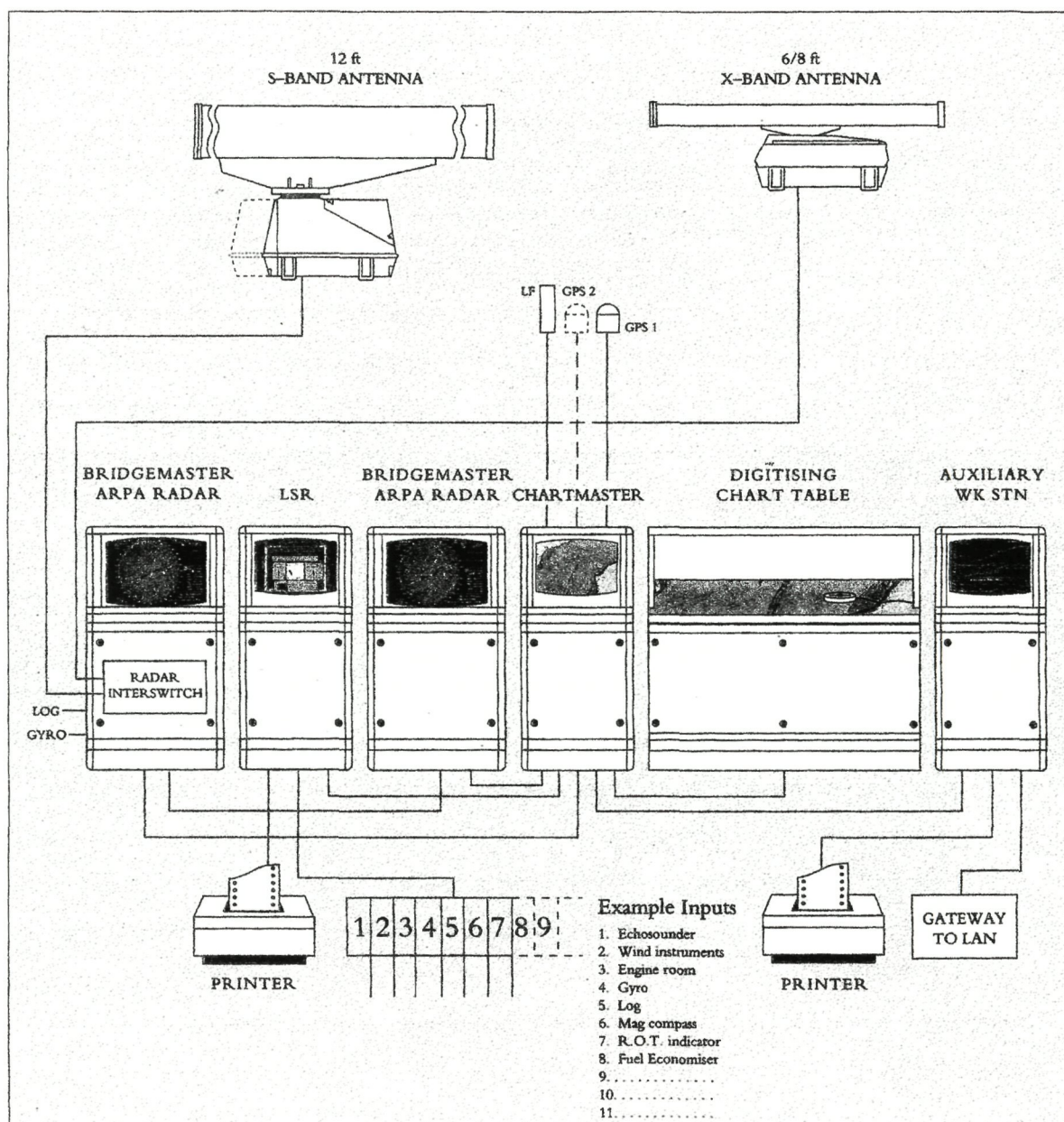
Van de OVW zal dan ook een goede systeemkennis vereist worden. Om dit te realiseren zal men steeds meer moeten overschakelen naar computer geassisteerd onderricht m.a.w. simulators.

Het gebruik van simulators als een volwaardig instrument voor opleiding en training wordt reeds lang onderkend door de Marines, scholen en de koopvaardij. Officiële erkenning van de potentiële mogelijkheden werd in 1995 bekomen door het IMO in de herziening van haar conventie Standards for Training Certification and Watchkeeping. Door het combineren van brugsimulators, machinekamer simulators, gesimuleerde communicatiefaciliteiten met een gesimuleerd vessel surveillance system aan wal, evolueren we naar een totaal maritiem training concept.

Als we een parallel trekken naar het onderwijs bij de Marines en in de luchtvaart, dan zien we een algemene tendens naar toestelgericht onderwijs en training. In dat opzicht zal het nautisch onderricht moeten evolueren naar het gebruik van simula-



# Geïntegreerd navigatiesysteem voorbeeld 2



tors voor een volledig geïntegreerd brugsysteem. Daar waar een nautische school de algemene principes kan onderwijzen mede m.b.v. dergelijke simulatoren, zal de toekomstige zeeofficier zich nog moeten familiariseren met het geïntegreerd brugsysteem van zijn schip. Hetzelfde geldt ook voor de bijscholing en kwalificatie van het actuele officie-

renbestand. In dat opzicht zullen de rederijen in hun kostenraming ook moeten rekening houden met bijscholingen simulator bij de producent en/of de aankoop van een simulator zoals nu gebeurt door de luchtvaartmaatschappijen.

## **Impact in andere domeinen**

### **a. Loodsen / beloodsing:**

- men experimenteert reeds met het verstrekken van een laptop met de recentste kaartdata, gekoppeld aan een DGPS-ontvanger voor gebruik door loodsen.

- in verschillende gebieden worden vessel traffic management systems opgezet, gekoppeld aan elektronische kaarten en radarketens; men



overweegt dit systeem in de toekomst te koppelen aan een IFF-systeem, zodat alle schepen vanaf de wal gevolgd en geloodst zullen kunnen worden zoals nu gebeurt in de luchtvaart.

#### b. Wettelijke implicaties:

- de vlaggestaten zullen wettelijke bepalingen moeten vastleggen voor het gebruik van geïntegreerde brugsystemen en de vereiste kwalificaties van het personeel. Ze zullen ook effectief controle moeten uitvoeren op de conformiteit van de systemen aan boord en de kwalificaties van het personeel.
- voor analyse van scheepvaartongevallen zal de onderzoeksraad van de scheepvaart over de nodige apparatuur moeten beschikken om de data afkomstig van de betrokken schepen en traffic control te evalueren. Ze zullen ook over experten-analysten moeten beschikken om desgevallend de validiteit van de recordings te controleren.

#### De toekomst

De toenemende trafiekdensiteit en de hoge snelheden van sommige schepen, zoals de snelle ferries, stellen ons voor problemen die veel raakvlakken hebben met de luchtvaart.

De producenten van navigatie-instrumenten proberen hun marktpositie te consolideren, enerzijds door andere bedrijven met aanverwante producten op te kopen (o.a. de Litton-Sperry-Racal Decca Marine groep), anderzijds door toepassingen die zowel in de lucht- als de scheepvaart aangewend kunnen worden.

derzijds door toepassingen die zowel in de lucht- als de scheepvaart aangewend kunnen worden.

Een modern brugsysteem voor "one man bridge" operaties kan niet ontsnappen aan de wetmatigheden van de ergonomie: een modern brugontwerp, zoals bvb. bij de snelle ferries, ziet er dan ook uit als een cockpit.

De brug van de toekomst zal mogelijks, buiten de reeds bestaande toepassingen, beschikken over:

- een inertiael navigatiesysteem
- closed circuit television met LLTV of infrarood camera's
- een command support system om de OVW te assisteren bij decision making by incidenten of calamiteiten
- een datalink systeem voor beeldopbouw, gebaseerd op het IFF-systeem
- een volautomatisch collision avoidance systeem
- een head-up display om relevante informatie op de brugvensters te presenteren
- een "levende" kaart die in real time data van getijmeters verwerkt

#### **Gebruikte afkortingen**

DGPS	Differential GPS
GPS	Global Positioning System
LORAN	Long Range Navigation
N.O.A.A.	National Oceanic and Atmospheric Administration
ARCS	Admiralty Rester Chart Service
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
IMO	International Maritime Organisation
WGS 84	World Geodetic System 1984
UKHO	United Kingdom Hydrographic Office
NTM	Notice to Mariners
EP	Estimated position
IHO	International Hydrographic Organisation
ARPA	Automatic Radar Plotting Aids
CPA	Closest point of approach
OVW	Officier van wacht
LCD	Liquid Crystal Display
VDR	Voice Data Recorder
LAT	Latitude
LONG	Longitude
ETA	Estimated Time of Arrival
RN	Royal Navy
RFA	Royal Fleet Auxiliary
BSH	Bureau für Seeschifffahrt und Hydrographie
DNV	Det Norske Veritas
IFF	Identification Friend or Foe
LLTV	Low Light Television

KVK R. Cardijn

#### **Publications**

**IMO Resolution A817(19): Performance Standard for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)**

**IMO Specifications for Chart Content and Display Aspects for ECDIS (Special Publication S 52).**

**IHO ECDIS Presentation Library Users' Manual (Annex A of Appendix 2 to Special Publication S52) Edition 2.0 AUG 1995.**

**IHO Colour and Symbol Specifications for ECDIS (Appendix 2 to Special Publication S 52) Edition 3.0 AUG 1995.**

**IEC Future Publication 1174 version 09 dated AUG 1996 (IEC/Technical Committee n°80 (Maritime Navigation and Radio Communication Equipment and Systems) Working Group n°7 (ECDIS) ECDIS operational and Performance Requirements - Methods of Testing and Required Test Results) Draft IEC 1174.**

**IMO International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 1974) Consolidated Edition 1992 Ammendments to 1994.**



# ENTRE REVE ET REALITE

Lorsqu'il y a quelques années, la Force Navale décida de retirer certaines unités de sa flotte et de les vendre, plusieurs mouvements de jeunesse et associations de "ship-lovers" firent offre pour acquérir qu'un M.S.O., qu'un dragueur de mines côtier ou un M.S.I..

Si l'idée, ambitieuse au départ, de restaurer et d'offrir en partage à la communauté des navires qui témoignent de l'histoire maritime militaire de notre pays est fort louable, force est de constater que souvent l'excès d'enthousiasme de ses auteurs n'eut d'égal que l'inanité du défi. Faute de moyens financiers, de conseils éclairés ou face à l'ampleur du travail, ces nobles entreprises furent d'emblée fragilisées et firent sombrer à jamais de riches et beaux vestiges.

Une exception peut-être est le destin du M483 OUGREE. Ce dragueur de petits fonds, construit aux Merchant Yards de Kruibeke en 1957, fut acheté en 1992 par un certain R. Putters et son fils Patrick, skippers professionnels "voies d'eau intérieures" de leur état, dans le but de maintenir cette relique dans son état d'origine et de la faire naviguer.

Ce qu'ils réussirent apparemment car depuis lors le new-M483 se déplace régulièrement pour participer à des festivités telles que la commémoration de la libération d'Anvers, à diverses "Journées de la Marine" à Zeebruges et aussi à Arromanches en 1994, lors du 50ème anniversaire du débarquement de Normandie.

Belles prestations pour une initiative privée et .. autofinancée.

De plus, les Putters ne restèrent pas en rade. Lors de leur retour de Normandie ils firent escale au Havre et y découvrirent, dans un bassin du port, un curieux petit remorqueur en bois, encore en service au Dragage du Port Autonome. Enthousiasmés par leur trouvaille, ils firent d'emblée un offre d'achat qui fut acceptée par les autorités françaises et en juin 1995, ramenèrent en Belgique,



Le YTL 777 PATANIA à Bruxelles le 9 mai dernier, lors des festivités anniversaire du port. (Photo: Fr. Philips)

l'ex US Navy YTL 777 PATANIA. Depuis, comme son grand frère OUGREE, il participe lui aussi, non sans fierté, à de multiples manifestations nautiques.

Long de 14 m. x 3,44 x 1,40, pour un déplacement de 18 tonnes, ce Motor Towing Launch construit en 1943 à Bay City (U.S.A.) œuvra en juin 1944 à la construction et mise en place du port artificiel d'Arromanches.

Dans les années d'après guerre, notre Force Navale posséda également deux de ces unités: les MTL 546 et 551. En 1947 ils furent remorqués d'un stock de l'armée américaine situé à Kallo vers Zeebrugge par les M 187 et M 193 commandés respectivement par les EDV Schlim et Deschutter, afin de participer au déminage des Bancs de Flandre.

Ils restèrent en service actif jusqu'à leur démolition en 1953 et aujourd'hui le PATANIA est l'un des derniers survivants de ce type. Reste toutefois à espérer que la Naval Memorial Association, fondée pour assurer sa pérennité et celle du OUGREE, puisse au fil des ans disposer des garanties nécessaires pour étaler cette ambition.

Or donc, pour pallier aux aléas d'éventuelles entreprises hasardeuses, ne serait-il pas opportun qu'un appel soit lancé aujourd'hui à tous les (futurs) "ship-lovers" du pays, pour que soient recensés sous un même chapitre — celui de la Section Marine du Musée de l'Armée par exemple, placé au-delà des contingences communautaires — tous renseignements et références de vestiges, épaves et reliques patrimoniales dont il importe d'assurer la sauvegarde sans délai. Et, s'appuyant sur une telle base de données, de décider ensemble de la gestion organisée de ces monuments du passé qu'attendent en héritage nos successeurs.

Il urge assurément d'agir avant la marée basse, sous peine de ne plus récolter que des tarets ...

**Saint Bernard du Spuikom**

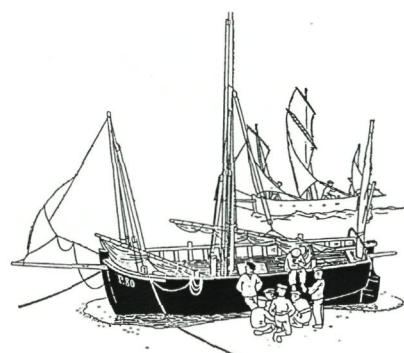
Naval Memorial Association:  
c/o R. Putters. Molenstraat 170  
2070 Zwijndrecht  
Tel.: 03/252.58.17.

Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire - Section Marine:  
Parc du Cinquantenaire 3,  
1000 Bruxelles Tel.: 02/733.44.93.



# De panneschuit VI

## Afwerking van de romp



In de verschansing voorzien we de nodige losgaten om het buiswater zo vlug mogelijk te laten evacueren. Hoeveel losgaten er eigenlijk waren kon ik niet achterhalen, maar vermoedelijk waren er zeker 5 à 6 per zijde. Ik heb er één voorzien voor het voorste dek juist voor de eiken opstand tegen spant 3. Nadien 2 voor het dek van het roef: één halfweg en één voor de eiken opstand voor de mastbank. Dan heb ik er nog één voorzien halfweg de overloper en dan nog twee voor het achterste dek, nl. één tegen de eiken opstand ter hoogte van spant 9 en de andere halfweg. De losgaten hebben de vorm van een halve maan en komen effen met het dek (zie fig. 42).

Het is wel aan te raden om van de binnenzijde van de verschansing een gaatje van 2 mm Ø voor te boren.

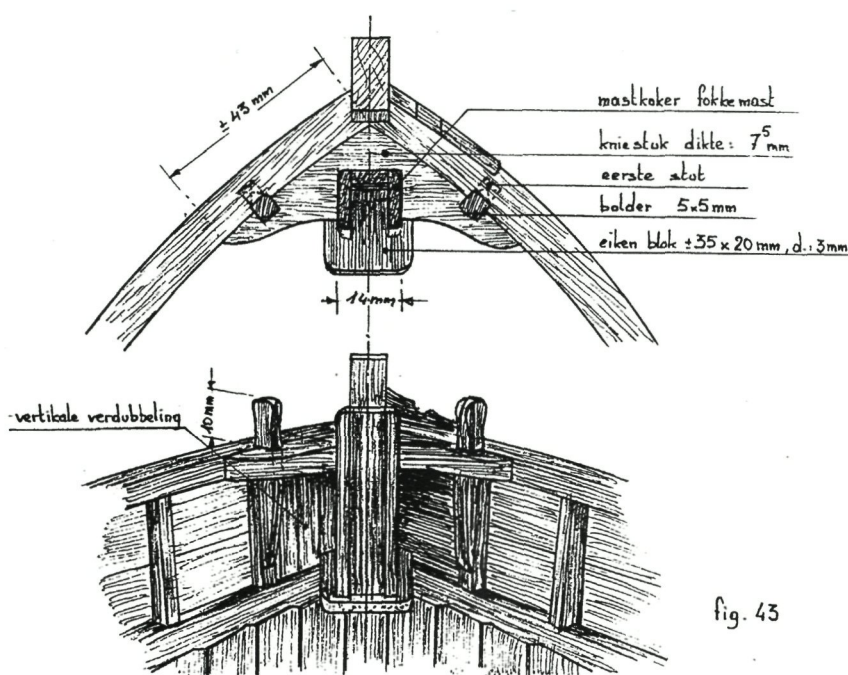
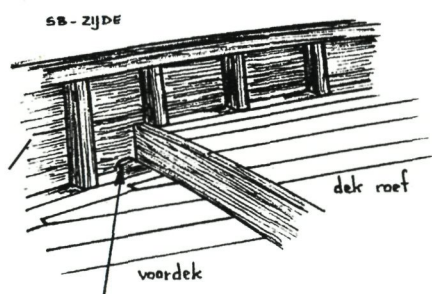


fig. 43

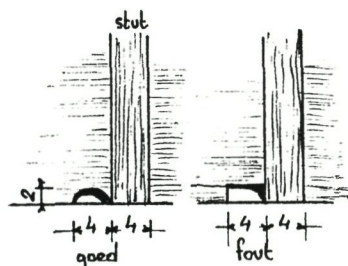


fig. 42

Met een rond vijltje en een scherpmesje bekomen we dan gemakkelijk een halfrondje. Let wel dat we het dek niet beschadigen tijdens deze operatie.

De beide relingen worden tegen de voorsteven verbonden met een eiken kniестuk (zie fig. 43). Wel worden

de nodige uitsparingen gezaagd voor de fokkemastkoker en de 2 bolders (tegen de eerste stut).

Aan bakboordzijde tussen de voorsteven en de eerste stut wordt een verdubbeling voorzien van de verschansing van ong. 3 mm dik. Nadien boren we een gaatje van 6,5 mm Ø

voor de kluiverboom. Het centerpunt van de opening komt op 7,5 mm van de bakboordzijde van de voorsteven en op 11 mm van de onderzijde van de reling (zie fig. 44).

De fokkenmastkoker rust op een eiken blok van ongeveer 35 mm lang, 20 mm breed en 3 mm dik. De binnenafmetingen van de koker is 14 x 12 mm en is gemaakt van eiken plankjes van 3 mm dik. De koker steekt min. 3 mm boven het kniестuk uit (zie fig. 43). De beide bolders steken 1 cm boven de reling uit en zijn 5 x 5 mm dik. Ze worden tegen de binnenzijde van de eerste stutten genageld. Wel vernauwen de bolders naar onder toe en blijven ongeveer 5 mm van het dek weg (dit om eventueel kalfatwerk mogelijk te maken) (zie fig. 43).



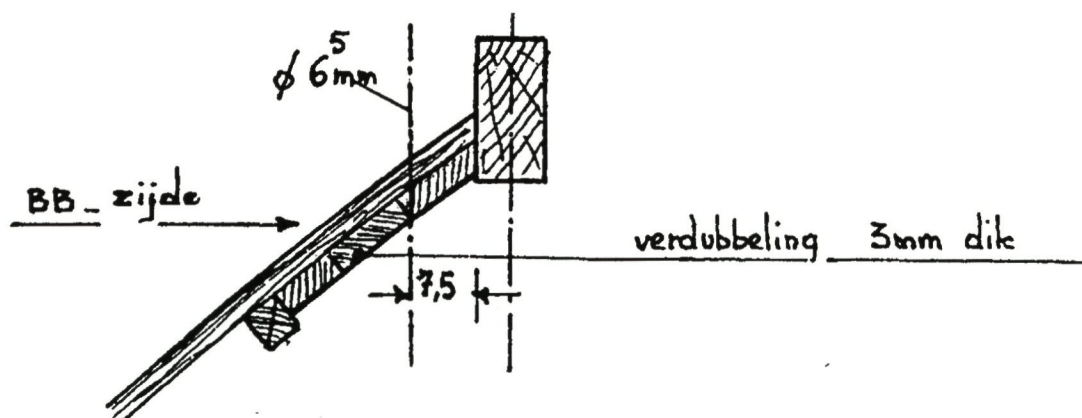


fig. 44

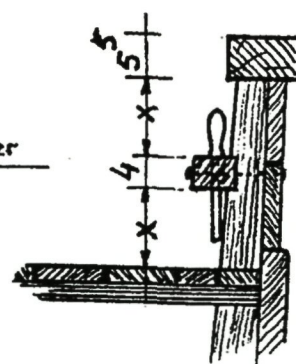
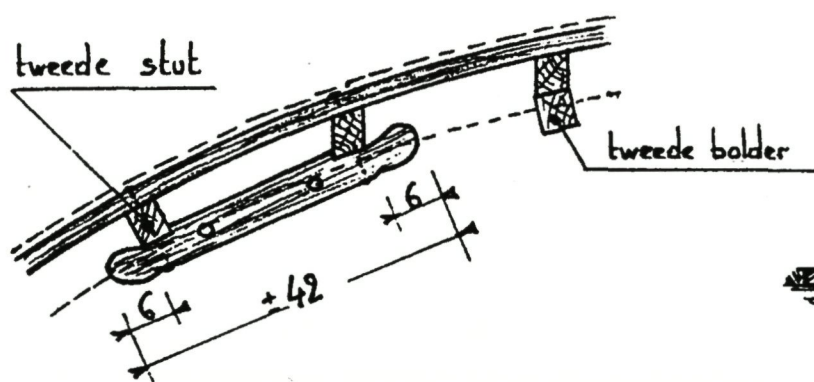


fig. 45

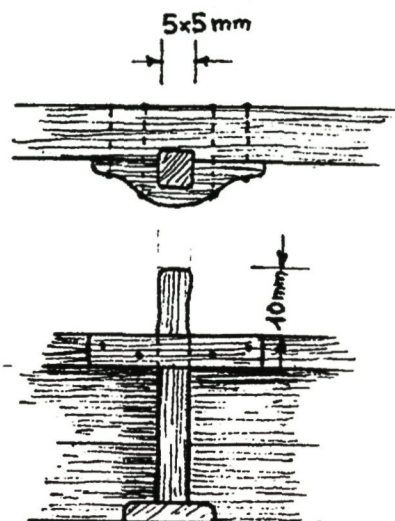
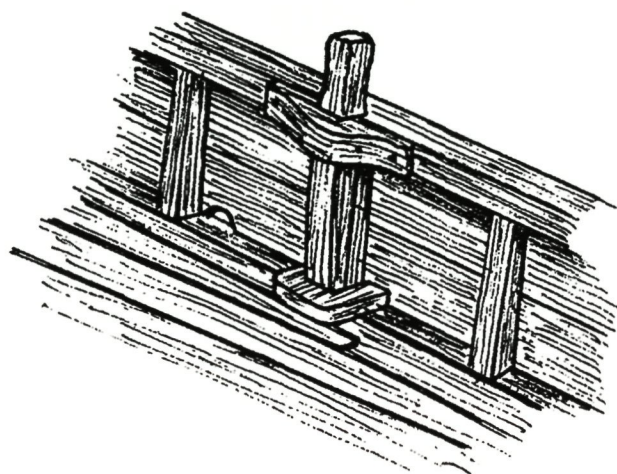


fig. 46

Tegen de tweede en derde stut voor-  
aan bevestigen we een nagelbank.  
Het is een eiken balkje van 4 mm dik  
en 5 mm breed. Ze worden in het  
midden tegen de stut genageld. We  
voorzien eveneens 2 gaten van 1 mm  
Ø voor korvijnnagels (zie fig. 45).

Ook op andere plaatsen voorzien we  
nagelbanken. De juiste positie kun-  
nen we op de bouwplannen V en IX  
terug vinden. Ook voor de achterste  
bolders en de achterbank tegenaan  
de achterspiegel verwijs ik naar de  
plannen. Let wel op dat de achterste

bolders die zowel aan BB als aan SB-  
zijde afneembaar zijn. Daarvoor  
voorzien we een klamp vast tegen de  
binnenzijde van de reling en op het  
dek zit de bolder gevangen in een ei-  
ken blok (zie fig. 46).

wordt vervolgd



# SLOEPENWEDSTRIJD VOOR VERENIGINGEN OP HET AMSTELMEER IN NEDERLAND

## Inleiding

Tijdens ons verblijf in DEN HELDER in september 1997 namen we deel aan de sluitingswedstrijd van de Marine Watersport Vereniging. Die sloepenwedstrijd voor verenigingen wordt in tegenstelling tot de sluitingswedstrijd niet op het Marsdiep gezeild, maar op het wat verder gelegen Amstelmeer. Dit stromingsvrij zoetwatermeer is ruim en mooi gelegen aan de rand van de Waddenzee, enkel gescheiden door de Amsteldijk en de daarop gelegen hoofdverkeersweg.

De Marine Watersport Vereniging heeft aan dit Amstelmeer een prachtige zeilhaven gebouwd, "**De Haukes**" genaamd, evenals een gezellig houten clubhuis, met alle nuttige accommodatie, waar het steeds fijn vertoeven is. Tevens is dit de plaats waar de beginnende zeilers hun eerste zeilervaring opdoen. De lesboten van de "centaur" klasse liggen netjes afgedekt, naast elkaar gemeerd. Tien mooie slanke open zeiljachten van de Marine, die typisch Maleisische namen dragen, zoals "**BAROE**" wat wil zeggen nieuw of een *bleu* (bij de Belgische Marine); "**KETELAAR**" als je bij de Marine ergens te laat voor bent; "**KAJOE**" is de naam voor een timmerman bij de Marine; het bij onze Belgische Marine gekende "**CHIPPY**". In het Maleis betekent "**KAJOE**" hout, of zoals de Fransen het zeggen "*Bout de bois*"; beurtgast: matroos die dienst doet op de sloep die afgemeerd is aan de bakspier.

De jeugd en de aankomende wedstrijdzeilers worden door bekwame



Klaar voor de start

zeilmonitoren opgeleid op dit Amstelmeer. Maar wanneer in juni de sloepenwedstrijd voor verenigingen plaats heeft, worden de zware WR1 sloepen van uit de Marinehaven in Den Helder naar het Amstelmeer gesleept.

Tijdens het 3de weekend van de maand juni wordt deze wedstrijd gezeild. Als buitengewoon lid van de Marine Watersport Vereniging - M.W.V. - was het bijgevolg een mooie gelegenheid een ploeg samen te stellen. Onder de naam Vereniging Gepensioneerden van de Zee-macht, "**VGZM**", werd via onze secretaris Luc Rogiers, het nodige gedaan voor inschrijving en accommodatie van de ploeg.

Op vrijdag 19 juni 1998 vroeg in de morgen waren we onderweg naar het Amstelmeer. De trouwe bemanning: **Cory De Greef, Jules Caster, Willy Van Den Bergh en Jozef Scheerens** die er vanaf het begin van onze

buitenlandse zeilwedstrijden al bij waren, **Willy Wauters en Roland Verhaegen** die voor de tweede keer deelnamen en ikzelf als stuurman.

Ter plaatse werd kennis gemaakt en de nodige schikkingen getroffen voor het verblijf in de Marinebasis. In de namiddag werd de ons toegewezen WR1-sloep voor de eerste wedstrijd op zaterdag 20 juni, onder handen genomen. Het optuigen en trimmen van masten werd nauwkeurig gemeenten. De flauwe wind die er stond, belette ons niet het wateroppervlak van het Amstelmeer te gaan verkennen. Tot na 21 uur werd zo goed als mogelijk gedokterd aan zeilen en masten om met deze zwakke wind een goed resultaat te kunnen behalen. Het weerbericht sprak van zware wisselvallige wind voor zaterdag, maar voor de zware logge polyester sloepen mocht het best enkele "**Beauforts**" meer zijn.



## WEDSTRIJDVERSLAG Zaterdagmorgen 20 juni

**E**en stralende zonnige morgen. Het Amstelmeer ligt spiegelglad te glinsteren in de zon. Wanneer om 8.30 uur de schipperbrieving plaats heeft komt er beweging in de neerhangende vlaggen en is een lichte rimpeling waar te nemen op het meer. De weersvoorspelling is niet schitterend wat wind betreft: zwak en wisselvallig, dat wordt wat.

Er wordt op een olympisch parcours gezeild, d.w.z. een driehoek en een lus vormen de baan. Wanneer de negen Marinesloepen worden opgetuigd, is er heel wat beweging in de haven.

Om 10.00 uur valt het signaal voor de start. We zijn nog niet echt op snelheid en merken meteen dat met deze zwakke wind we traag op gang komen. We zijn direct op achtereenvolgende aangewezen.

Als laatste schuiven we over de startlijn (9de). Slechte start mopperen we allen! Nu moeten we de geschikte boord vinden om geen storende wind van de voorliggende sloepen op te vangen. Maar aan de eerste boei in de wind, na het kruisrak liggen we nog op de 8ste plaats. Helemaal niet goed. De sloepen voor ons vormen wel een massaal decor. Met donkerbruine gaffelzeilen wordt in schaar (beide zeilen over een andere boord) naar de volgende boei gezeild. Mooi beeld. Bij het ingaan van het tweede kruisrak liggen we op de 7de plaats. Maar ver voor ons liggen de koplopers. Die zijn niet bij te halen.

Er nemen 12 verenigingen deel aan deze sloepenwedstrijd. Doordat er slechts 9 sloepen beschikbaar zijn, worden in elke wedstrijd 3 verenigingen weerhouden van de start, zodat na de 4 manches elke bemanning (Vereniging) één wedstrijd minder heeft gezeild en telt als DNS (Niet-gezeilde wedstrijd). De drie gezeilde wedstrijden tellen dan ook voor de gezamenlijke puntentelling en het eindklassement!

Vijf koplopers liggen ver vooruit. Een zesde sloep stuurt ons gestoorde wind in het kruisrak. Voor de wind blijft de afstand tussen de verschillende sloepen nagenoeg gelijk. Bij het ingaan van het laatste kruisrak naar de finish, gokken we om met de wisselende wind de koplopers te verschalken: "Vrij zeilen", in zeilers-terminen. De sloepen die ver voor liggen, blijven doorgaan over S.B.. We hopen op een gunstige windschift zodat we dicht bij de koplopers kunnen komen, en het lukt, ongelooflijk. We zien de koplopers over B.B. zeilend terug komen recht op de finish af. Wijzelf gaan dwars van de boei overstag in de hoop een vlagje in ons voordeel mee te pikken. De adrenaline doet ons hart bonzen. Het lukt, het lukt. We gaan er voor. Nu geen snelheid verliezen. Met alle ruimte voor ons sturen we naar de dichtste boei van de finish. Hoe verwonderd kijken de over B.B. liggende koploper. Waar komt die sloep over S.B. ineens vandaan? Een kleine windschift laat ons toe iets ruimer en sneller de laatste meters tot de finishboei af te leggen. Met een afgemeten oploever sturen we de sloep net naast de boei over de finishlijn. Van op het finishschip horen we kort na elkaar twee geluidsignalen. Maar wie heeft het gehaald? Met verbazing en ongeloof doet men ons teken dat we met een vuistdikte de favorieten, Ruud Leerdam winnaar van vorig jaar voor MWV en de vijfvoudige winnaar van de vorige sloepenwedstrijd, achter ons hebben gelaten.

Een vreugdedans aan boord van onze zevenkoppige bemanning is het gevolg. Dat was een "lucky" slag. Vanuit laatste positie naar de 1ste plaats, met amper 10 centimeter verschil. Mijn vrouw, die voor het eerst meezeilde in plaats van een wat later komende Jos Scheerens, is blij enthousiast. Wie weet brengt ze ons geluk.

Voor deze namiddag zijn we uitgeloot en kunnen we rustig van de zon genieten en naar onze Rode Duivels kijken op T.V.. In het clubhuis is het gezellig en er hangt een sportieve sfeer. De wind is om 15.00 uur nog

meer afgezwakt en wisselvallig. De favorieten laten zich opnieuw verrassen. De uitslag speelt in ons voordeel.

In het clubhuis van "De Haukes" is het feesten: Oranje verslaat Zuid-Korea met 5-0. Tot laat na middernacht houden een vrolijke harmonicaspeler en enkele zingende zeilers de sfeer op hoog niveau. Het is een windstille nacht als we ons te bed begeven. Morgen wacht ons een zware dag.

## Zondagmorgen 21 juni

**H**et is een stralende morgen. Er staat nu al wat meer wind en volgens de weerberichten wordt er nog meer verwacht. We hebben een andere sloep en proberen ook deze een beste trim te geven. Tijdens de voorbereiding naar de start wordt er heel wat gesleuteld aan zeil en gaffelhoogte. Het rendeert. Wanneer de start wordt gegeven, liggen we hoog aan de wind en gaan met snelheid over de startlijn. Meteen nemen we de leiding en blijven tot aan de finish onbedreigd. Twee eerste plaatsen, we kunnen het moeilijk zelf geloven.

Door het wegvallen van Ruud Leerdam, die deze namiddag is uitgeloot, kan de eerste plaats in het eindklassement niet meer ontsnappen. De eindwinnaar van vorig jaar staat op de 2de plaats en heeft 16 punten. Wijzelf op dit moment hebben 0 punten. Wanneer we in het slechtste geval 9de worden in de laatste reeks, krijgen we 15 punten, 1 punt minder dan de 2de.

Er wordt heel wat gespeculeerd, maar we zijn naar hier gekomen om te zeilen. De wind blaast goed door, 4 tot 6 Beaufort. Het geeft een kick wanneer de sloep met sierlijke heling over het Amstelmeer scheert. We starten op veiligheid, maar blijven in wedstrijd en eindigen in deze reeks 4de. Het is een sportieve afsluiter geweest met de wind die flink door kwam zetten.



Voor de eerste keer sinds we met de Masters van VGZM in de Nederlandse wateren zeilen, behalen we een 1ste plaats. We vinden het tof voor de VGZM.

## Besluit

Dat wij blij zijn met deze overwinning hoeft geen betoog. Het is wel een complete verrassing voor ons. Voor onze vereniging is het zeker een toffe opsteker. Bij de overhandiging van de prijzen krijgen we een mooi schilderij van een WR1-sloep onder zeil. De zware Marinesloep met de bruine gaffelzeilen trotseert de felle stromingen van het Marsdiep. Het weerspiegelt en illustreert de fascinerende zeilsport in deze open Marinesloep. Alhoewel op het Amstelmeer zonder stromingen en zware golfslag werd gezeild, blijft het beoefenen van sloepzeilen even prettig.

Tot slot wil ik nog mijn grote dank betuigen aan de Marine Watersport Vereniging die ons sportief de kans gaf om met onze Vereniging Gepensioneerden van de Zeemacht deel te nemen. Ook het wedstrijdcomité en de veiligheidsdiensten, evenals de entourage rond en in het clubhuis "De Haukes" krijgen onze dank voor het verblijf en de sfeer aldaar. Het was leuk erbij te zijn en er nog enkele oude bekenden van onze beginjaren bij de M.W.V. te ontmoeten.

Als buitengewoon lid van de Marine Watersport Vereniging ben ik bijzonder blij voor de goede verstandhouding. Met dank aan onze vereniging VGZM die spontaan zijn medewerking verleend om deel te nemen aan deze zeilwedstrijden.

En niet te vergeten de bemanning, die door haar felle inzet en motivatie, als derde leeftijd nog zo'n prestatie leverde. Hiervoor, 3 x HOERA !!!

Met de belofte er ook in september bij te zijn en de verplichting om volgend jaar in juni deze wisseltrofee terug te verdedigen nemen we afscheid van "De Haukes" aan het Amstelmeer, 't was fijn om er bij te zijn.

Zodra de naamplaatjes klaar zijn zullen we fier de wisseltrofee en de beker overhandigen aan onze Voorzitter van de VGZM.

Een jaar lang kunnen we dan genieten van het mooie schilderij van een Marinesloep in volle zeilactie.

Dit schilderij zal te bewonderen zijn in de trofeekast van de MARINE-CLUB te Oostende.

**Rudi Willems**

## EINDKLASSERING - CLASSEMENT FINAL KONINKLIJK NEDERLANDS WATERSPORTVERBOND

KLASS: WR1 sloep

Klas N°: VERENIGINGSWEDSTRIJD MET MARINESLOEPEN

SAILS N	NAME	RACE 1	RACE 2	RACE 3	RACE 4	TOTAL
1 BELG	VGZM/APFN	1 00.0	DNS	1 00.0	4 08.0	08.0
2 HWV	HWV	2 03.0	2 03.0	5 10.0	DNS	16.0
3 TEXEL	TEXEL	5 10.0	DNS	4 08.0	2 03.0	21.0
4 HWM	HWM	DNS	5 10.00	6 11.7	1 00.0	21.7
5 KMJC	KMJC	8 14.0	DNS	3 05.7	3 05.7	25.4
6 WVA	WVA	7 13.0	6 11.7	2 03.0	DNS	27.7
7 ALMERE	ALMERE	3 05.7	4 08.0	DNS	8 14.0	27.7
8 KETEL	J v. KETEL	9 15.0	1 00.0	DNS	7 13.0	28.0
9 KINSB	ADM. KINSB	DNS	3 05.7	7 13.0	9 15.0	33.7
10 ANNA	WV. ANNA P	6 11.7	9 15.0	DNS	5 10.0	36.7
11 ONRUST	ONRUST	4 08.0	8 14.0	9 15.0	DNS	37.0
12 HELSDEUR	HELSDEUR	DNS	7 13.0	8 14.0	6 11.7	38.7



# LES "MASTERS" A L'AMSTELMEER

## Introduction

En juin 1998, les Masters de notre association ont participé aux régates de l'Amstelmeer organisées par le "Marine Watersport Vereniging". Situé près de Waddenzee, l'Amstelmeer offre un vaste plan d'eau douce, libre de tout courant.

Un magnifique port de plaisance y a été aménagé où les jeunes amateurs de la voile viennent s'entraîner sous la conduite de moniteurs expérimentés. Lorsque les régates de juin y sont organisées, les chaloupes du type WR1 de la base navale de DEN HELDER sont remorquées vers ce port où elles sont mises à la disposition des participants à la compétition.

Par l'entremise de notre secrétaire Luc Rogiers, les "Masters" s'étaient inscrits pour participer à ces régates et c'est ainsi que le 19 juin 1998 une équipe complète s'y retrouvait, à savoir **Cory De Greef, Jules Caster, Willy Van Den Bergh, Jozef Scheerens, Willy Wauters, Roland Verhaegen** et moi-même.

Le même jour, après s'être installée à la base, l'équipe des "Masters" commença à arrimer la chaloupe WR1 qui lui était attribuée. Mâts et voiles furent testés minutieusement en vue de la première course fixée au samedi 20 juin

## LA COMPETITION Samedi matin

Le samedi matin 20 juin, l'Amstelmeer était d'un calme plat sous un faible vent de direction variable. A 10 heures, le départ était donné pour effectuer le premier parcours olympique. Les "Masters" passent la ligne de départ en 9ème position, c'est-à-dire les dernier. Ils sont donc contraints à la poursuite. La deuxième boucle du parcours est entamée en 7ème position et, petit à petit, nous remontons tous les autres, y compris Ruud Leerdam, le quintu-



Prêt pour le départ

ple vainqueur des éditions précédentes. Notre équipage est fou de joie. Partis en toute dernière position, voilà que nous sortons premiers avec une avance qui ne dépasse guère les 10 centimètres. Ma femme participait pour la première fois et elle nous porta chance.

L'après-midi, repos pour notre équipe et nous avons l'occasion de suivre la Coupe du Monde à la télévision. Les Pays-Bas écrasèrent la Corée du Sud par 5-0. C'est la fête jusque tard dans la nuit. Un joueur d'harmonica et les chants des équipiers participants créent l'ambiance.

## Dimanche matin

Un soleil splendide tout comme hier, mais un peu plus de vent. On nous a donné un autre WR1 que nous devons d'abord préparer. Nous passons rapidement la ligne de départ et sommes tout de suite en tête du groupe. Nous réussissons à garder cette position jusqu'au "finish" et nous voilà à nouveau premiers! C'est vraiment inespéré!

Si nous parvenons à nous classer au moins 9ème dans la troisième manche, nous récolterons 15 points et serons alors finalement vainqueurs. Le vent souffle maintenant à 4-6 Beaufort et nous propulse à la 4ème place dans cette ultime manche.

Nous remportons donc la palme et c'est la toute première fois que les "Masters" gagnent dans les eaux des Pays-Bas. Comme nous sommes fiers!!!

## Conclusion

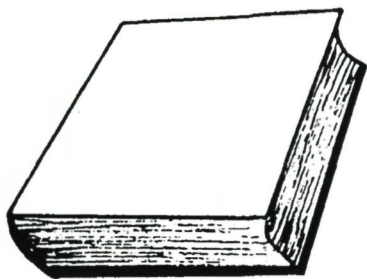
A vrai dire, nous sommes quelque peu surpris d'avoir remporté la compétition aussi aisément. C'était vraiment inattendu. Une belle reproduction d'un WR1 nous fut remis comme prix. Cette chaloupe qui nous procura tant de joie et de satisfaction tout au long de ce week-end mémorable. Nous remercions le "Marine Watersport Vereniging" qui nous donna l'occasion de tenter notre chance et de faire honneur à notre association, la "VGZM/APFN". Merci aussi pour la bonne ambiance là-bas et l'accueil cordial.

Félicitons enfin l'équipage complet qui grâce à son enthousiasme et à sa motivation a réussi cette magnifique prestation. Trois fois "hourra" à ces "Masters" du troisième âge!

Notons que nous serons fiers de remettre le trophée remporté à notre président et que le prix reçu sera exposé dans la vitrine d'honneur de notre MARINECLUB d'Ostende.

Rudi Willems





# BOEKBESPREKING

Door F. Neyts

## "Twee eeuwen Rijkswaterstaat"

"Twee eeuwen Rijkswaterstaat" is het eerste boek over een geschiedenis die officieel in 1798 begint. Het vertelt het verhaal van een dienst die in tweehonderd jaar de belangrijkste vormgever van Nederland is geweest. In die periode is de kaart van het land ingrijpend veranderd. Kanalen, dijken, inpolderingen en autosnelwegen hebben het landschap een volstrekt ander aanzien gegeven. Viaducten, bruggen, sluizen en stormvloedkeringen namen de plaats in van traditionele Hollandse elementen: dorpen, kerktorens, knotwilgen en windmolens. Rijkswaterstaat speelde bij deze metamorfose een doorslaggevende rol.

Het standaardwerk "Twee eeuwen Rijkswaterstaat" is het resultaat van bijna vijf jaar intensieve samenwerking van een grote groep wetenschappers van de meest uiteenlopende disciplines. Naast de zeer informatieve en vlot geschreven tekst vertelt het visuele gedeelte van het boek op unieke wijze de geschiedenis van tweehonderd jaar Rijkswaterstaat; een echte aanrader!

"Twee eeuwen Rijkswaterstaat" (ISBN 90 288 65187) is een uitgave van Uitgeverij Europese Bibliotheek BV. Dit unieke boek is verkrijgbaar bij elke erkende boekenverkoper. In België zorgt Maklu uit Antwerpen voor de distributie ervan. In ons land



moet men 1.200 Bef voor het 343 pagina's tellende boek neertellen.

## "De VOC in bedrijf (1602-1799)"

In samenwerking met het Rijksmuseum Amsterdam bracht Walburg Pers het boek "De VOC in bedrijf" uit. De Verenigde Oost-Indische Compagnie (1602-1799) is vooral bekend geworden door haar commerciële successen. Haar scheepsladingen specerijen voor de haven van Amsterdam legden de basis voor een enorm overzees handelsnetwerk. Maar de VOC was meer dan een eenvoudig kantoor voor handel op Azië. De Compagnie is nog best te beschouwen als een grootschalige onderneming waarvan de activiteiten zich uitstrekten over tal van bedrijfs-

takken en over de hele wereld. In deze veelzijdigheid van de VOC geeft het boek "De VOC in bedrijf" inzicht. De VOC als handelaar, als transporteur van goederen en mensen, als scheepsbouwer en reder, als militaire macht, heerser en zending, kortom in "De VOC in bedrijf" maakt u kennis met de vele gedaanten van de eerste multinational ter wereld.

Het boek werd samengesteld door Harm Stevens. "De VOC in bedrijf" (21 x 21 cm), rijk geïllustreerd in kleur en zwart-wit, telt 96 pagina's



en kost 29,50 gulden. Het boek (ISBN - 0.5730.007.9) is een uitgave van Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200 BD Zutphen, Nederland.



## Maritieme kijkboeken

Bij de Uitgeverij Europese Bibliotheek BV in Zaltbommel verschenen sinds 1966 honderden boekdelen in de serie "... in oude ansichten". De lijst met beschreven steden en dorpen is waarlijk indrukwekkend. Naast de Nederlandse dorpen kwam ook Vlaanderen ruimschoots aan bod. Bij ons verschenen de fraaie boekjes onder de titel "... in oude prentkaarten". Heel wat lezers zullen er herinneringen uit vervlogen kinderjaren hebben teruggevonden.

Maar de uitgebreide serie bleef niet alleen tot geografische lokaties beperkt, ook tal van andere onderwerpen werden met behulp van oude prentkaarten in beeld gebracht. Wie zich aan het maritieme interesseert zal heel veel kijk- en een beetje leesplezier hebben aan volgende titels waarvan onlangs nog een recente herdruk verscheen. Het betreft de boekdelen "De Nederlandse Noordzeevisserij in oude ansichten", "De Scheepvaart in Nederland in oude



ansichten" en "De Koninklijke Marine in oude ansichten".

Voor het overgrote deel zijn de boeken geïllustreerd met zeldzame en anders niet gepubliceerde prentkaarten.

De boekjes kosten 675 Belgische frank en kunnen in de boekhandel worden gekocht.

Bestellen kan ook bij de Europese Bibliotheek BV,  
Waalkade 34, 5301 CJ Zaltbommel  
(Postbus 49)

Tel 0031/418-513.144  
Fax 0031/418-515.515.

## "Nederlandse Lichtschepen"

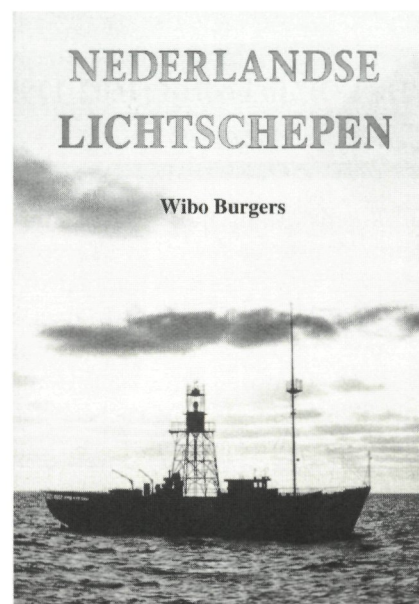
Zojuist verscheen bij Uitgeverij De Alk "Nederlandse Lichtschepen" van Wibo Burgers.

Lichtschepen hebben ruim 100 jaar een belangrijke bijdrage geleverd aan de veiligheid van de scheepvaart. Het waren onmisbare markeringen op de drukke Noordzee. Eerst continu bemand, later op afstand bestuurd en sinds kort helemaal verdwenen.

De laatste twee Nederlandse lichtschepen zijn in bruikleen overgedragen aan de gemeentes Den Helder en Hellevoetsluis. Beide schepen zullen een cultuur-historische functie krijgen en zullen door het publiek bezichtigd kunnen worden.

Het boek geeft een volledig inzicht in de historie van de lichtschepen. Verder zijn verhalen opgenomen van bemanningsleden die hun leven op deze schepen doorbrachten, een impressie van de "goede oude tijd" aan boord. Door deze afwisseling is het een prettig leesbaar document geworden, dat zeker als historisch naslagwerk van waarde zal zijn.

Het genaaide boekje (ISBN 90 6013 083 9), is 17 x 24 cm. In Nederland kost het 24,90 gulden. In ons land worden de boeken verdeeld door Uitgeverij Agora in Aalst, tel. 053/78.87.00.





## "The Royal Navy in Focus 1970-79"

Bij Maritime Books in Liskeard (Cornwall) verscheen onlangs "The Royal Navy in Focus 1970-79", het zesde deel in een reeks waarbij iedere uitgave een overzicht geeft van alle schepen van de Royal Navy uit de desbetreffende periode. De meest recente uitgave maakt daar geen uitzondering op.

"The Royal Navy in Focus 1970-79", samengesteld door Lt Cdr Ben Warlow RN, telt 160 bladzijden en toont aan de hand van meer dan honderdvijftig foto's een overzicht van de volledige vloot van de Royal Navy tussen 1970 en 1979. Alle scheepstypes komen aan bod. Bovendien worden van alle afgebeelde schepen de voornaamste karakteristieken vermeld en alle hoogtenpunten uit hun actieve carrière opgegeven.



Iedereen die interesse heeft voor de Marine zal er veel kijk- en leesplezier aan beleven.

"The Royal Navy in Focus 1970-79" kost £ 14.95 en kan besteld worden bij Maritime Books, Lodge Hill, Liskeard, Cornwall PL14 4EL,

United Kingdom. Tel. 0044/1579-343.663 en Fax. 0044/1579-346.747.

Op hetzelfde adres kan men ook de vorige uitgaven uit de reeks nog bestellen.

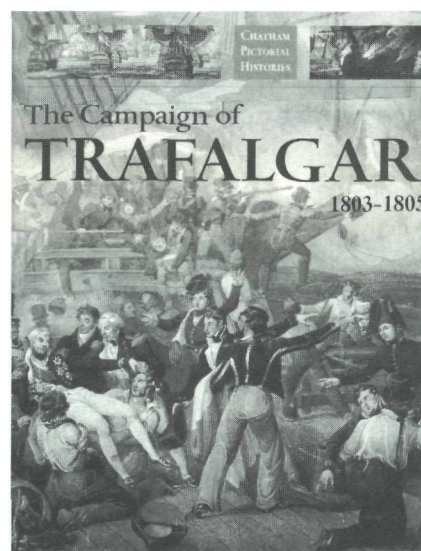
## "The Campaign of Trafalgar 1803-1805"

In het kader van de nakende viering van de tweehonderdste verjaardag van de dood van Lord Nelson wordt de boekenmarkt in Groot-Brittannië overspoeld met (vaak interessante) uitgaven rond deze zeeheld. "The Campaign of Trafalgar 1803-1805", een uitgave van Chatham Publishing, is er één van. Auteur R. Gardiner, die op de samenwerking kon rekenen van het National Maritime Museum van Greenwich, beschrijft de aanzet tot de slag van Trafalgar. De koloniale oorlogen in Oost- en West-Indië, de oorlogen in Afrika en de dreigende inval van de Franse troepen aangevoerd door Napoleon vormen de aanloop tot de slag bij

Trafalgar, een zeeslag die in het boek als de roemrijkste bladzijde uit de geschiedenis van de Royal Navy uitvoerig wordt toegelicht.

Het boek werd geïllustreerd met meer dan 300, hoofdzakelijk nooit eerder gepubliceerde tekeningen en prenten. De auteur kon hier putten uit de rijke archieven van het National Maritime Museum. Wie interesse heeft voor maritieme geschiedenis zal met de aankoop van dit boek zijn bibliotheek eer aandoen.

"The Campaign of Trafalgar 1803-1805" (ISBN 1-86176-028-0), een 192 pagina's tellende hardback op groot formaat, kost £ 30.



Bestellen kan bij Chatham Publishing, The Old Piano Factory, 48 Hoxton Square, London N1 6 PB, United Kingdom.



# NICE TO KNOW

## Lichtschip "West-hinder III"

**H**et lichtschip "West-Hinder III" kan men nog tot en met oktober '98, in de museumhaven van het Nationaal Scheepvaartmuseum, Bonapartedok, gratis bezoeken en dit van dinsdag tot en met zondag tussen 10 en 16 uur.

Dit vaartuig was het laatste werkende lichtschip op de Noordzee en werd pas in 1994 uit de vaart genomen. In tegenstelling tot het zusterschip, dat te Zeebrugge bewaard wordt, is dit vaartuig nog in originele staat. De afgelopen twee jaar werd de "West-Hinder III" grotendeels gerestaureerd door T.I.S.O. (Tewerkstellingsinitiatieven Stedelijk Onderwijs).

Maritiem kunstenaar Leon Ost maakt een ets van de "West-Hinder III" die in het museum verkocht wordt aan 4.500,- BEF. De opbrengst komt geheel ten goede aan het onderhoud van de museumschepen. Een brochure samengesteld door Ludo Janssens, met heel veel interessante gegevens over de "West-Hinder III" kan men verkrijgen aan boord of in het "museumwinkeltje" tegen de prijs van 100,- BEF.

Ook kan men gratis een bezoekje brengen aan het maritiem park van het scheepvaartmuseum, gelegen onder "afdak 22", naast het Steen. Hier kan men schepen en havenantiek bewonderen. De patrouilleboot "P905 SCHELDE" van de Belgische Marine is eveneens van de partij.

**Voor meer inlichtingen:  
Pour plus d'informations:**

**Nationaal scheepvaartmuseum**

**Steenplein 1  
2000 Antwerpen**

**Tel: 03/232.08.50**

## Bateau-phare "West-Hinder III"

**L**e bateau-phare "West-Hinder III" peut être visité gratuitement du mardi au dimanche entre 10h. et 16h. et ce jusque fin octobre au Musée National de la Navigation, Bonapartedok, à Anvers.

Ce bâtiment était le dernier en service en mer du Nord et a été retiré en 1994. Contrairement à son "sistership" conservé à Zeebrugge, il est resté dans son état d'origine.

Il est restauré depuis deux ans par le T.I.S.O. (tewerkstellingsinitiatieven stedelijk onderwijs).

Le peintre de marine Léon Oste a réalisé une eau-forte du "West-Hinder III", vendue au musée au prix de 4.500 FB. Le bénéfice revenant entièrement au profit de la restauration des navires du musée.

Une brochure réalisée par Ludo Janssens, reprend des renseignements intéressants concernant le "West-hinder III" et est disponible, au prix de 100 FB, soit à bord du navire, soit à la boutique du musée.

Le parc maritime du musée, situé au hangar 22, près du Steen, peut également être visité gratuitement jusque fin octobre. De vrais navires y sont présentés dont l'ex-patrouilleur "P905 Schelde" de notre Marine qui peut également être visité.

## ZOEKERTJES

Welke verzamelaar van documenten over ons vorstenhuis, heeft interesse voor 70 kranten (Le Vingtième Siècle / Le Soir / La Libre Belgique / Het Laatste Nieuws / Het Nieuws van de Dag / Neptune / Gazet van Oudenaarde / De Schelleklokke / Le Monde / Le Journal / De Volksvrijheid / La Nation belge / Paris Soir / La Dernière Heure / Vooruit / Le Peuple / La Flandre libérale), bijna alle uit de periode 19-27 februari 1934, die het relaas brengen van de dood en de begrafenis van Koning Albert I?

De kranten kunnen gratis bekomen worden door de eerste persoon die een schriftelijke aanvraag stuurt aan LTZ Bergez J., Kortbrugge 23, 8200 Brugge.

## PETITES ANNONCES

Quel collectionneur de documents concernant notre Dynastie est intéressé par 70 journaux, presque tous de la semaine du 19 au 27 février 1934, se rapportant à la mort et l'enterrement du Roi Albert I (Le Vingtième Siècle / Le Soir / La Libre Belgique / Het Laatste Nieuws / Het Nieuws van de Dag / Neptune / Gazet van Oudenaarde / De Schelleklokke / Le Monde / Le Journal / De Volksvrijheid / La Nation belge / Paris Soir / La Dernière Heure / Vooruit / Le Peuple / La Flandre libérale)?

Ces journaux peuvent être retirés gratuitement par la première personne qui en fera la demande écrite au LTZ Bergez J., Kortbrugge 23, 8200 Brugge.



# INFO RESERVE

## L'Armée et la Nation qui fraternisent

### LA MARCHE EUROPEENNE DU SOUVENIR ET DE L'AMITIE

Le 23 juin écoulé, je mettais le cap sur HOUFFALIZE pour y participer, la 21<sup>ème</sup> fois consécutive, à la M.E.S.A., la Marche Européenne du Souvenir et de l'Amitié. Cette marche traverse le massif ardennais d'ARLON à VIELSALM tout en passant par MARTELANGE, BASTOGNE et HOUFFALIZE. Jadis organisée par le 3<sup>ème</sup> Régiment de Chasseurs Ardennais caserné à VIELSALM, elle est depuis 1994 planifiée par la 7<sup>ème</sup> Brigade Mécanisée établie à MARCHE-EN-FAMENNE.

Quatre étapes de 32 km chacune réunissent chaque année, à pareille époque, plusieurs milliers de marcheurs civils et militaires. Cette année, ils venaient en grand nombre de la France, des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Angleterre, de la République tchèque, de l'Amérique et de bien d'autres pays encore. C'est pour cela qu'on l'a dénommée marche Européenne.

Mais c'est aussi la marche de l'Amitié. Tous ces marcheurs, hommes et femmes, se voient en effet fraternel-

lement unis dans le même effort, s'entraident et se soutiennent tout au long des 128 km à parcourir dans nos Ardennes.

C'est enfin la marche du Souvenir. En 1967, le 3<sup>ème</sup> Régiment de Chasseurs Ardennais décida d'honorer les Anciens de 1940 tombés lors de hauts faits d'armes à BODANGE, BASTOGNE, CHABREHEZ et ROCHELINVAL. Le but initial de la marche était donc de se souvenir, sur les lieux mêmes des combats, des Chasseurs Ardennais qui avaient fait le sacrifice suprême pour défendre la patrie.

Au fil des années, la marche s'internationalisa et des combattants d'autres nations y furent associés. C'est ainsi que des cérémonies ont lieu également aux monuments américains, britanniques, français et allemands. Les résistants et les victimes civils y trouvèrent aussi leur place.

C'est donc tout une gamme multicolore d'uniformes et de tenues de marcheurs qui serpente quatre jours

durant le long des sentiers pittoresques de l'Ardenne. Notre Marine y est représentée par son "marching team" et notre cadre de réserve par quelques O.R., chaque année de moins en moins nombreux hélas.

Un grand camp de tentes héberge tous ces marcheurs après chaque arrivée. Cette M.E.S.A. est assurément une grandiose organisation. Seule l'armée est capable d'assurer le succès de pareille entreprise.

En 1994, le 3<sup>ème</sup> Régiment de Chasseurs Ardennais fut dissout dans le cadre de la restructuration de notre armée et l'on craignait alors que la M.E.S.A. ne soit plus organisée. Une des plus glorieuses unités de nos Forces Armées venait de disparaître et, de plus, le lien qui reliait depuis longue date ce régiment à VIELSALM et à toute la région ardennaise était rompu à jamais. Mais le flambeau fut heureusement repris la même année par la 7<sup>ème</sup> Brigade Mécanisée de MARCHE-EN-FAMENNE qui continua la tradition en reprenant l'organisation de la Marche.

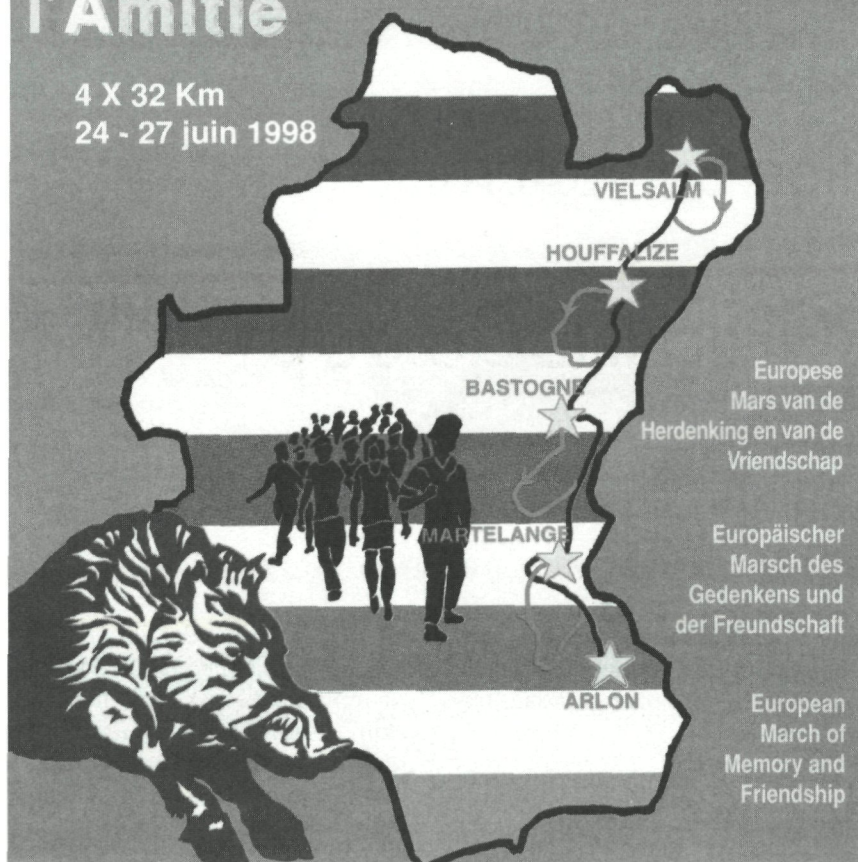


# Marche Européenne du Souvenir et de l'Amitié

4 X 32 Km  
24 - 27 juin 1998



32ème édition



Europese  
Mars van de  
Herdenking en van de  
Vriendschap

Europäischer  
Marsch des  
Gedenkens und  
der Freundschaft

European  
March of  
Memory and  
Friendship

C'est ainsi que, cette année encore, quelque 5.000 marcheurs se retrouveront côte à côte sur les 128 km de chemins forestiers qui traversent l'immense massif ardennais. Un paysage de tout beauté, parsemé de stèles et de croix qui rappellent les hauts lieux de combats en mai 1940 et en décembre 1944. Des détachements de militaires y font halte et rendent hommage aux combattants belges et étrangers morts sur notre sol. Le souvenir de ces heures-là revit alors l'espace d'un moment et crée de nouveaux liens d'amitié entre ces soldats venus de tous les coins d'Europe et d'Amérique.

Pour nous, officiers de réserve, cette Marche Européenne du Souvenir et de l'Amitié est surtout vécue comme une grandiose démonstration des liens qui unissent l'Armée à la Nation. Bien rares sont, de nos jours, les occasions où civils et militaires se retrouvent côte à côte et unissent leurs efforts afin d'atteindre le but poursuivi.

Aussi est-ce avec ce sentiment-là que je défilai à l'issue de la Marche devant la tribune d'honneur de VIELSALM avec les 5.000 marcheurs qui avaient terminé cette mémorable M.E.S.A. 1998.

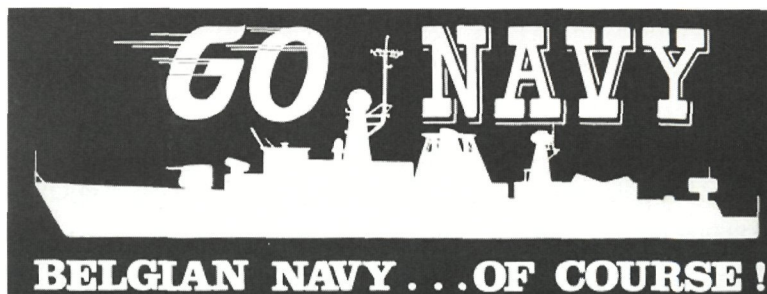
**H.P. ROGIE**

Capitaine de Frégate (Hre)



**ZELFKLEVER  
AUTOCOLLANT**

25,-BEF  
Portkosten 17,-BEF  
Frais d'envoi 17,-BEF





# INFO MARINE

## "Dagen van de Marine '98"

Veel kijkgenot voor nog geen roebel

## "Journées de la Marine '98"

Plein les yeux pour pas un rouble



Foto-Photo: G. Poupaert

**B**ijna 40.000 mensen woonden dit jaar de "Dagen van de Marine" bij. Dé voornaamste "attractie" was zonder twijfel de indrukwekkende Russische destroyer, le Bospokoyny, die voor de eerste maal bij ons op bezoek was. Na zijn aankomst in de Marine-basis op zaterdagavond, kon het publiek vanaf zondag het schip bewonderen en bezoeken. De D260 Bospokoyny, gebouwd in 1992 met een gewicht van 8.015 ton en een lengte van 156 meter, dient momenteel als commandoschip van de Baltische Vloot onder het commando van Admiraal Vladimir Egorov. Onder zijn bevel heeft hij normaal 377 man, maar voor deze gelegenheid mochten we daar nog eens 178 personen bijtellen, waaronder hun eigen muziekkorps.

**P**rès de 40.000 personnes ont assisté aux "Journées de la Marine". Le destroyer russe était sans aucun doute l'attraction principale. Arrivé le samedi soir, le public l'a assiégé le dimanche afin de pouvoir le visiter. Le D260 Bospokoyny, construit en 1992, d'un tonnage de 8.015 tonnes et d'une longueur de 156 mètres, sert actuellement de navire de commandement pour la flotte baltique et a à son bord l'Amiral de la flotte baltique, Vladimir Egorov. Son équipage normal est de 377 hommes mais à son arrivée à Zeebrugge, il disposait d'un état-major de la flotte baltique et d'une Musique embarquée soit 178 personnes supplémentaires.





*Foto-Photo: G. Poupaert*

**Admiraal Vladimir Egorov (3de van links) in het gezelschap van Flottielje-admiraal Thibaut de Maisières, de Russische Generaal Viktor Zavorsine (Russisch vertegenwoordiger van de NATO) (in burger) en de Russische tolk (links).**

**L'Amiral Vladimir Egorov (3ème en partant de la gauche), en compagnie de l'Amiral de flottille Thibaut de Maisières, du Général russe Viktor Zavorsine (représentant russe auprès de l'OTAN) (en civil) et de l'interprète russe (à gauche).**

Wat de tentoonstellingen betreft, onthouden we voornamelijk de voorstelling van de historie van de "Torpilleurs et Marins". Dankzij het hermaken van uniformen uit vervlogen tijden, kon men her en der in de Marinebasis matrozen bewonderen "au pompon bleu"... dit intrigeerde onze Minister van Landsverdediging, Jean-Pol Poncelet, maar hij werd onmiddellijk gerustgesteld door Admiraal Verhulst.

Côté expositions, le point fort était sans contestation celle retraçant l'histoire des "Torpilleurs et Marins".

Des uniformes d'époque ayant été reconstitués, on pouvait voir des matelots au pompon bleu se promener dans la Base Navale... ce qui intrigua notre Ministre de la Défense Nationale, Jean-Pol Poncelet, très vite rassuré par l'Amiral Verhulst.



*Foto-Photo: P. Hornez*





*Foto-Photo: P. Hornez*

Voor zijn eerste deelname, was de indrukwekkende Russische destroyer, de Bespokoiny, de sensatie.  
Pour sa première participation, un impressionnant destroyer russe, le Bespokoiny, a fait sensation.



*Foto-Photo: L. Van Ginderen*

De aanwezigheid van de Italiaanse destroyer Luigi Durand de la Penne, met een lengte van 147 meter, ging ook niet onopgemerkt voorbij.

Le destroyer italien Luigi Durand de la Penne, d'une longueur de 147 mètres n'est, lui non plus, pas passé inaperçu.



*Foto-Photo: P. Hornez*

De Marinebasis mocht ook dit jaar talrijke prominenten ontvangen... waaronder trouwe bezoeker Mevrouw Dehaene, echtgenote van onze Eerste minister, hier in het gezelschap van Admiraal Verhulst en Hoofdwapenmeester van de Marinebasis E. Geeraerts.

De nombreuses personnalités ont également rendu visite à la Base Navale... notamment Madame Dehaene, l'épouse de notre Premier, une habituée de cet événement, ici entourée de l'Amiral Verhulst et du Maître d'armes chef de la Base Navale, E. Geeraerts.



## Jongeren aan boord van onze schepen tijdens de "Dagen van de Marine"

In het kader van een toenadering tussen Leger en Natie, op vraag van de Minister van Landsverdediging en de Krijgsmacht zelf en met de bedoeling om opnieuw een band te scheppen tussen de burger en de militair, heeft de Marine een dertigtal jongeren, afkomstig uit de petersteden van haar schepen, uitgenodigd ter gelegenheid van de "Dagen van de Marine" op 17, 18 en 19 juli. Met dit initiatief wil de Marine haar taken en opdrachten zowel in vredes- als in oorlogstijd, tonen aan de jongeren. Hiermee wil de Marine vermijden dat door gebrek aan kennis en/of onverschilligheid van de jongeren ten opzichte van haar activiteiten, de kloof tussen de militair en de burger nog vergroot. De opschorting van de legerdienst die voordien de relatie Leger-Natie concretiseerde, heeft een leegte nagelaten die moet opgevuld worden door een plaats te creëren waar men elkaar kan ontmoeten.

De jongeren vertegenwoordigden de steden Malmédy, Sint-Niklaas en Luik, petersteden van respectievelijk de Wielingen, de Westdiep en de Truffaut.

Ze werden ondermeer gelogeerd aan boord van de schepen die open waren voor het publiek.

Het bezoeken van de schepen, het rondreizen en het bewonderen van talrijke tentoonstellingen was voor hen een goede reden om reeds een ticket te bestellen voor volgend jaar.

Een initiatief voor herhaling vatbaar, volgens Fregatkapitein François, Commandant van de Westdiep.

## De Marine te Andenne

Van 19 tot 23 juni was de Marine te gast in Andenne. De riviernielboot P902 Liberation meerde aan de Maaskaai aan en was tijdens het weekend open voor het publiek, terwijl er op het gemeentehuis een tentoonstelling plaatsvond over 165 jaar Belgische Militaire Marine. Een stand Infosermi, met alle informatie over de militaire loopbaanmogelijkheden, was eveneens ter plaatse. De interesse en nieuwsgierigheid van de lokale bevolking maakten van dit bezoek een succes.

De volksvertegenwoordiger-burgemeester, Dhr. Claude Eerdeken, vereerde de vernissage met zijn aanwezigheid en kon Andenne bezoeken vanop de Maas, aan boord van de snelboot die op zondag meer dan drie uur rond voer ten voordele van gemeentelijke autoriteiten. Voor de Marine werd het een goede operatie die enkele politieke personaliteiten en een geïnteresseerd publiek kon bewustmaken van ons specifiek karakter en onze toekomstige behoeften.

## Des jeunes sur les navires de la Marine pendant les "Journées de la Marine"

Dans le cadre d'un rapprochement Armée-Nation, souhaité par le Ministre de la Défense Nationale et les Forces Armées, et afin de rétablir un lien entre le militaire et le citoyen, la Marine a invité pour les 17, 18 et 19 juillet, lors des "Journées de la Marine", une trentaine de jeunes, provenant des villes-marraines de ses unités.

Cette initiative voudrait apprendre aux jeunes à mieux connaître la Marine, ses tâches et ses missions en temps de guerre comme en temps de paix. La Marine veut éviter que la méconnaissance et/ou l'indifférence des jeunes pour ses activités ne tendent à augmenter encore plus la distance qui sépare le militaire du citoyen. La suspension du service militaire, qui concrétisait alors les relations Armée-Nation, a laissé place à un vide qu'il faut combler en recréant un espace où ce contact peut se réaliser.

C'est ainsi que des jeunes de 14 à 19 ans de Malmédy (ville marraine du Wielingen), St-Nicolas (Westdiep) et Liège (Truffaut) ont vécu une expérience formidable: visite des navires et de la Base Navale, excursions et visites d'expositions diverses. Les jeunes ont été logés à bord des navires ouverts aux visiteurs.

Des jeunes très satisfaits de leur séjour à bord, qui se déclarent tous prêts à revenir l'année prochaine.

Une expérience à rééditer, selon le Capitaine de frégate François, Commandant du Westdiep.

## La Marine à Andenne

La Ville d'Andenne a reçu la Marine du 19 au 23 juin. La vedette P902 Libération était amarrée au quai de Meuse, où elle fut ouverte au public le week-end, pendant qu'à l'Hôtel de Ville, une exposition retraçait 165 ans de Marine Militaire belge. Un stand Infosermi, avec plein d'informations sur les carrières militaires, était également sur place. L'intérêt et la curiosité des Andennois ont fait de cette visite une réussite.

Le député-bourgmestre, Mr Claude Eerdeken, a honoré le vernissage de sa présence et a pu visiter Andenne depuis la Meuse, sur la vedette, qui a navigué près de 3 heures le dimanche, pour le plus grand plaisir des autorités communales.

Une bonne opération pour la Marine, qui a pu sensibiliser quelques personnalités politiques et un public intéressé à nos spécificités et à nos besoins futurs.



## Dag van de Marine te Oostende

De Minister van Landsverdediging nam eveneens deel aan de festiviteiten van de "Dag van de Marine" te Oostende op 17 juli. Daar werd hulde gebracht aan alle matrozen die hun leven lieten voor het vaderland, door een militair defilé en een bloemlegging aan het monument der "Zeelieden" in het bijzijn van voornamelijk personaliteiten. Onder de genodigden vinden we Vice-admiraal W. Herteleer, Chef van de Generale Staf, de gouverneur van West-Vlaanderen, de Heer P. Breyne en de burgemeester van Oostende, de Heer J. Vandecasteele.



*Foto-Photo: S. Jacquet*

## Journée de la Marine à Ostende

Le Ministre de la Défense Nationale a également participé aux festivités de la "Journée de la Marine" à Ostende le 17 juillet où un hommage fut rendu aux marins morts pour la patrie par un défilé militaire et un dépôt de gerbes au monument des "Gens de Mer". On notait également, parmi les invités, la présence du Chef d'Etat-Major Général, le Vice-amiral W. Herteleer, du Gouverneur de la Province de Flandre Occidentale, Monsieur P. Breyne et du Bourgmestre de la ville d'Ostende, Monsieur J. Vandecasteele.

Vervolgens waren de autoriteiten aanwezig bij de eedaflegging van de 52ste Promotie van onderofficieren en de overhandiging van de eervolle onderscheidingen.

Daarop volgde de troepenschouwing door de Minister van Landsverdediging en een toespraak door Divisie-admiraal Verhulst, Stafchef van de Marine.

De 52ste Promotie van de onderofficieren werd gedoopt onder de naam "Promotie Roch Campana" ter herinnering aan een matroos van wie U hieronder zijn loopbaan terug vindt.

Les autorités présentes ont ensuite assisté, sur la Place d'Armes, à la prestation de serment de la 52ème Promotion de sous-officiers et à une remise de distinctions honorifiques.

C'est le Ministre de la Défense Nationale qui passa les troupes en revue, vint ensuite l'allocution prononcée par l'Amiral de division Verhulst, Chef d'Etat-Major de la Marine.

La 52ème Promotion de sous-officiers a été baptisée "Promotion Roch Campana" en souvenir de ce marin dont la carrière vous est relatée ci-dessous.



*Foto-Photo: J. Camps*

**De Stafchef van de Marine plaatst het vaandel van de 52ste Promotie.  
Le Chef d'Etat-Major de la Marine remettant le fanion de la 52ème Promotion.**





*Foto-Photo: S. Jacquet*

**Een nakomeling van Eerste meester R. Campana, omringd door Divisie-admiraal Verhulst en door Luitenant-ter-zee 1e klasse Decamps, Commandant van het personeel van Cominav.**

**Un des descendants du Premier maître R. Campana entouré de l'Amiral de division Verhulst et du Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Decamps, Commandant du Personnel de Cominav.**

## Roch CAMPANA

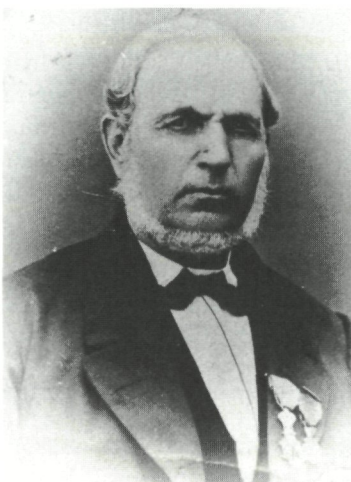
Roch CAMPANA werd geboren in november 1813 te TERMINI in de provincie Palermo van het Koninkrijk Napels. Nauwelijks veertien jaar ging hij al mee naar zee.

Eind 1836, aan boord van een schip van zijn vader en bevolen door zijn oudste broer, komt hij te Antwerpen toe, en besluit in België te blijven. Op 7 april 1837 engageerde hij zich bij de Marine Royale Belge waar hij steeds hogere graden zal bekleden totdat de Marine Royale opgeheven wordt in 1862.

Hij neemt deel aan verschillende gewapende interventies in de RIONUNEZ en in de toenmalige Belgische kolonie van SANTO THOMAS in GUATEMALA onder het bevel van de Commandanten VAN HAVERBEKE en DUFOUR.

In 1844 in dienst aan boord van de niet gewapende brik CHARLES wordt deze aangevallen en veroverd door piraten dichtbij BORNEO. Zonder water of voedsel zal de bemanning in sloepen, na tien dagen vechten tegen zee, honger en dorst, toch MACASSAR kunnen bereiken.

In 1862 doet hij mutatie naar de pakketboten op de lijn OOSTENDE-DOVER. In 1871 wordt hem de Belgische naturalisatie toegekend.



Roch CAMPANA est né en novembre 1813 à TERMINI, province de Palerme appartenant alors au Royaume de Naples. Agé à peine de 14 ans, il fait connaissance avec la mer.

Embarqué sur un navire commandé par son frère aîné, il accoste à Anvers fin 1836, et décide de rester en Belgique. Le 7 avril 1837, il s'engage à la Marine Royale où il fera promotion jusqu'à la dissolution de celle-ci en 1862.

Il participe au cours de sa carrière aux différentes missions d'intervention dans le RIO NUNEZ et dans la colonie belge de SANTO THOMAS au GUATE-

MALA sous les ordres des Commandants VAN HAVERBEKE et DUFOUR.

En 1844 servant sur le brick CHARLES, celui-ci n'étant pas armé sera capturé par des pirates au large de BORNEO. L'équipage sera abandonné dans des canots sans vivres ni eau. Après dix jours de lutte contre la faim et la soif, l'équipage atteindra MACASSAR.

A partir de 1862 Roch CAMPANA sera versé dans la Marine de l'Etat et y servira sur les malles OSTENDE-DOUVRES. En 1871 il obtiendra la naturalisation belge.

En 1874 il sera admis à la retraite avec le grade de Premier maître comptant près de 36 ans de service ef-



In 1874 wordt hem zijn pensioen toegestaan met de graad van Eerste meester en dit na bijna 36 jaar dienst op zee.

Hij sterft op 2 juli 1899 te Oostende.

Aan Eerste meester CAMPANA werd de medaille van eerste klas toegekend voor zijn moed, plichtsgetrouwheid en menselijkheid op zee alsmede de Medaille van Ridder in de Leopoldsorde.

Eerste meester CAMPANA was een eenvoudige onderofficier uit onze eerste oorlogsmarine die echter door zijn staat van diensten de bewondering afdwong van al zijn oversten.

## De Marine in het Park van Brussel op 20 en 21 juli

**R**eeds voor de 15de maal op rij, bivakkeerden tientallen standen van het leger in het Park van Brussel. Daar op 11 november dit jaar de 80ste verjaardag van de wapenstilstand wordt gevierd, was dit gebeuren volledig gewijd aan de souvenirs van de Eerste Wereldoorlog.

Ook de Marine was paraat tijdens deze 2-daagse. Een tentoonstelling van modelscheepsbouw, vele demonstraties met reddingsvlotten, het aanleren van marineknopen en de aanwezigheid van de boetiek van Neptunus bezorgden de talrijke aanwezigen een aangename dag.

Het indrukwekkend vuurwerk was een prachtige afsluiter van onze nationale feestdag.



Groot succes voor het reddingsvlot dat rond de fontein getrokken werd door de "sterke mannen" van de Dienst "Public Relations" van de Marine.

Grand succès pour le radeau de sauvetage, tiré d'un bout à l'autre de la fontaine par les "costauds" du "Service des Relations Publiques" de la Marine.

fectif à la mer.

Il meurt le 2 juillet 1899 à Ostende.

Le Premier maître CAMPANA a été décoré de la Médaille de 1ère classe pour son courage, sa fidélité et son humanité en mer, ainsi que de la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold.

Le Premier maître CAMPANA était un simple sous-officier de notre première Marine de Guerre et qui, par ses états de service exceptionnels, força l'admiration de tous ses supérieurs.

## La Marine au Parc de Bruxelles les 20 et 21 juillet

**P**our la 15ème année consécutive, le Parc de Bruxelles abritait des dizaines de stands dédiés à notre armée. Thème de cette année: souvenirs de la Première Guerre mondiale, le 11 novembre prochain marquant en effet le 80ème anniversaire de l'armistice.

Deux jours de festivités auxquels la Marine a participé activement par une démonstration d'utilisation d'un radeau de sauvetage qui a ravi les enfants. Une exposition de maquettes de navires, l'apprentissage de nœuds marins, du sifflet de manœuvre, la boutique Neptunus, autant d'activités pour le plus grand plaisir des badauds.

Rendez-vous a été donné à l'année prochaine aux enfants émerveillés par les plaisirs de l'eau.



Foto's-Photos: P. Hornez

Uiteenzetting van het maken van marineknopen door Meester M. Borbousse.

Démonstration de nœuds marins par le Maître M. Borbousse.



## M908 Truffaut te Dieppe

**D**eze diepzeemijnneveger(-jager) M908 Truffaut, momenteel bestemd voor het uitvoeren van de proeven met het nieuwe magnetisch-akoestisch veegtuig "Sterne", heeft een routinebezoek gebracht aan de haven van Dieppe (Frankrijk) van 19 tot 22 juni.

Bij deze gelegenheid werd hulde gebracht aan een heldstichter van de Marine, de Luitenant-ter-zee Victor Billet, eervol gesneuveld tijdens de landing van de geallieerden te Dieppe op 19 augustus 1942.

## Le M908 Truffaut à Dieppe

**L**e dragueur-chasseur de mines M908 Truffaut actuellement affecté aux essais de la nouvelle drague magnétique-acoustique "Sterne" a effectué une escale de routine à Dieppe (France) du 19 au 22 juin.

A cette occasion un hommage a été rendu à un héros fondateur de la Marine, le Lieutenant de vaisseau Victor Billet, tombé au champ d'honneur lors de la tentative de débarquement allié à Dieppe le 19 août 1942.



De gedenksteen werd in de bloemen gezet door Luitenant-ter-zee 1e klasse Locmant, Commandant van de M908 Truffaut en door Eerste meester Joël Billet, kleinzoon van Victor en chef-elektriker a/b van de M908 Truffaut.

La plaque commémorative a été fleurie par le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Locmant, Commandant du Truffaut et par le Premier maître Joël Billet, petit fils de Victor et chef électricien du Truffaut.



De Belgische Militaire Attaché te Parijs, Kolonel BEM Keymeulen woonde de ceremonie bij, evenals een vertegenwoordiger van het gemeentebestuur van Dieppe en van de Nationale Franse Marine.

Le Colonel BEM Keymeulen, Attaché Militaire belge à Paris assistait à la cérémonie ainsi qu'un représentant de la Mairie de Dieppe et de la Marine Nationale.



## Hyperbaar centrum te Zeebrugge operationeel

Het nieuwe Hyperbaar Centrum van de Marinebasis Zeebrugge werd op 25 juni '98 ingehuldigd, in aanwezigheid van de Stafchefs van de Marine en de Medische Dienst, evenals personaliteiten van de Provincie West-Vlaanderen. In 1968 werd het centrum te Oostende opgericht met als opdrachten: de selectie en jaarlijkse controle van de marineduikers, de behandeling van duikongevallen, het plaatsen van militaire en burgerpatiënten in een hyperbare omgeving, de vorming van technici en het vergelijken van informatie teneinde het wetenschappelijk onderzoek te helpen. De hulp aan de Natie bestaat uit de medische behandeling, het wetenschappelijk opzoekingswerk en de tussenkomst bij duikongevallen. De verplaatsing van het Centrum is een gevolg van de uitbreiding van de haven van Oostende. Het nieuwe complex omvat een hogedruktank van meer dan 90 m<sup>3</sup> met meerdere plaatsen en druk tot 10 bar. Men zal er bovendien beschikken over een gedeeltelijk ondergedompelde tank waarmee het duikmateriaal in een realistische omgeving kan getest worden, zonder de duikers risico's te laten lopen. Eenmaal operationeel zal dit Centrum voor Hyperbare Geneeskunde Dr. J. Flahaut aan de top staan van de vooruitgang inzake hyperbare geneeskunde in gans Europa.

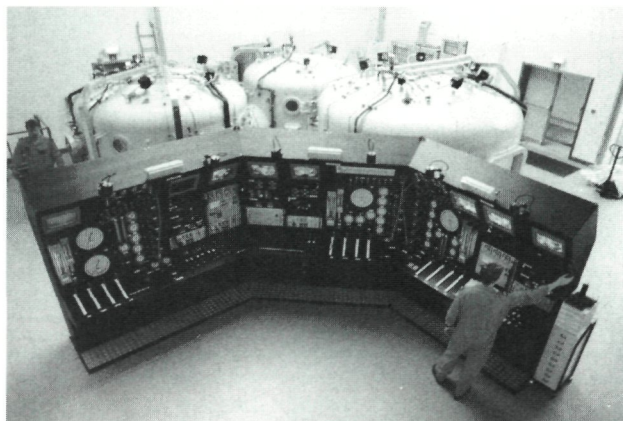


## Le Centre Hyperbare operationnel à Zeebruges

Le nouveau Centre Hyperbare de la Base Navale de Zeebruges a été inauguré le 25 juin dernier, en présence des Chefs d'Etat-Major de la Marine et du Service Médical, ainsi que des personnalités de la Province de Flandre Occidentale. Le Centre, créé en 1968 à Ostende, a pour missions: la sélection et le contrôle annuels des plongeurs de la Marine, le traitement des accidents de plongée, la mise sous oxygène hyperbare de patients militaires et civils, la formation de techniciens et le collationnement d'informations afin d'aider la recherche scientifique. L'aide à la Nation se retrouve dans les traitements médicaux, la recherche scientifique et les interventions suite aux accidents de plongée. Le déplacement du Centre est consécutif aux travaux d'expansion du port d'Ostende. Le nouveau complexe comporte des caissons multiplaces à haute pression, de plus de 90 m<sup>3</sup> avec des pressions de 10 atmosphères. On y trouve même un caisson partiellement immergé, ceci afin de permettre le test de qualité du matériel de plongée dans un environnement réaliste, sans faire courir de risques au plongeur. Depuis sa mise en route opérationnelle, le Centre de Médecine Hyperbare Dr. J. Flahaut est, pour l'Europe entière, à la pointe du progrès en matière de médecine hyperbare.

**L'inauguration: de gauche à droite, le Général-major A. Devignon, Chef de la Division Infrastructure, l'Amiral de division M. Verhulst, Chef d'Etat-Major de la Marine et le Général-major M. De Coninck, Chef d'Etat-Major du Service Médical**

**Inhuldiging v. l. n. r. Generaal-majoor A. Devignon, Chef van de Divisie Infrastructuur, Divisie-admiraal M. Verhulst, Stafchef van de Marine en Generaal-majoor M. De Coninck, Stafchef van de Medische Dienst.**



Le nouveau Centre Hyperbare

Het nieuw Hyperbaar Centrum

*Foto's-Photos: J. Camps*



## Een nieuwe Commandant van de Maritieme Middelen

Op 1 juli ll. volgde de Fregatkapitein Gilbert Legein (rechts op de foto), de Fregatkapitein Jean-Pol Hosdain op als Commandant van de Maritieme Middelen (CMM) van de Marinebasis te Zeebrugge.

Daarvoor was Commandant Legein gedurende drie jaar verantwoordelijk voor de Vorming (Hoofdopleiding HO) in de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende (Eguermin).

De Commandant Hosdain, die twee jaar de plaats van CMM innam, maakt gebruik van de maatregelen om in vrijwillige disponibiteit geplaatst te worden. Hij verlaat de Marine echter niet helemaal want hij blijft beheerder bij de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

## Un nouveau Commandant des Moyens Maritimes

Le 1er juillet dernier, le Capitaine de frégate Gilbert Legein (à droite sur la photo) a pris la succession du Capitaine de frégate Jean-Pol Hosdain comme Commandant des Moyens Maritimes (CMM) de la Base Navale de Zeebruges.

Auparavant, le commandant Legein a été, trois années durant, responsable de la Formation (HO Hoofdopleiding) à l'Ecole de Guerre des Mines d'Ostende (Eguermin).

Le commandant Hosdain, qui a occupé deux ans le poste de CMM, profite des mesures de dégagement et est mis en disponibilité volontaire. Toutefois, il ne quitte pas toute à fait la Marine puisqu'il reste administrateur de l'Association d'Entraide de la Marine.



*Foto-Photo: J. Camps*





## Bevelsoverdrachten M921 Lobelia

**D**e Mijnenjager Lobelia heeft een nieuwe commandant. Tijdens een plechtige ceremonie op 12 juni, heeft Luitenant-ter-zee 1ste klasse J.M. Claus reeds aan boord sinds 1997 het bevel overgedragen aan Luitenant-ter-zee 1ste klasse C. Dandois.



De nieuwe commandant, C. Dandois (links), klaar om zijn nieuwe taak uit te voeren, naast 1LZ J.-M. Claus.  
Le nouveau commandant, C. Dandois (assis), prêt à assumer ses nouvelles fonctions aux côtés du 1LV J.-M. Claus.

## M917 Crocus en M923 Narcis

**O**nder nauwlettend oog van Flottielje-admiraal Thibaut de Maisières, hadden op 26 juni de bevelsoverdrachten plaats van de mijnenvegers M917 Crocus en M923 Narcis.



*Foto's-Photos: J. Camps*

Voor de Crocus geeft Luitenant-ter-zee Carl Gillis het roer over aan Luitenant-ter-zee Jan De Beurme (links op de foto).  
Pour le Crocus, c'est Lieutenant de vaisseau Jan De Beurme (à gauche sur la photo) qui succède au Lieutenant de vaisseau Carl Gillis.

## Remises de commandements M921 Lobelia

**L**e chasseur de mines tripartite Lobelia a un nouveau commandant. Le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe C. Dandois a pris ses nouvelles fonctions le 12 juin lors de la cérémonie d'investiture. Il remplace le lieutenant de vaisseau de 1ère classe J.-M. Claus à ce poste qu'il occupait depuis 1997.

## M917 Crocus et M923 Narcis

**L**es remises de commandements des chasseurs de mines tripartite M917 Crocus et M923 Narcis se sont toutes deux déroulées le 26 juin dernier sous le regard attentif de l'Amiral de flottille Thibaut de Maisières.



De nieuwe commandant van de M923 Narcis heeft reeds heel wat ervaring aan boord. In het kader van een uitwisselingsprogramma diende hij aan boord van de USS Airswoth en de USS Thomas S. Gates, evenals aan boord van de Breydel, de Westdiep en de Wierlingen tijdens de oefening "Desert Storm".

Le nouveau commandant du M923 Narcis a déjà servi à bord de deux navires américains dans le cadre d'un programme d'échange (l'USS Ainsworth et l'USS Thomas S. Gates), du Breydel, du Westdiep et du Wierlingen avec lequel il prit part à l'opération "Desert Storm".



*Foto-Photo: J. Camps*

Aan boord van de Narcis neemt Luitenant-ter-zee H. Huygens de plaats in van Luitenant-ter-zee 1e Klasse S. Choprix.  
A bord du Narcis, le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe S. Choprix passe le relais au Lieutenant de vaisseau H. Huygens.

#### Vice-Amiral Huet op bezoek

Vice-Admiraal Huet van de Nationale Franse Marine, maritiem prefect van de Regio Cherbourg, kwam op 7 en 8 juli ll. op bezoek bij Comopsnav.

#### Le Vice-amiral Huet en visite

Les 7 et 8 juillet derniers, le Vice-amiral Huet de la Marine Nationale française, préfet maritime de la Région de Cherbourg, a rendu visite à Comopsnav.

### AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

ORWELL	M2011	UK	12/06/98	16/06/98	ANTWERPEN	
TRAFALGAR	S170	UK	08/07/98	13/07/98	ANTWERPEN	
KASZUB	240	PL	17/07/98	19/07/98	ZEEBRUGGE	DAGEN VAN DE MARINE '98
BESPOKOYNY	620	RS	18/07/98	21/07/98	ZEEBRUGGE	JOURNEES DE LA MARINE '98
AUDEMER	L113	UK	22/07/98	23/07/98	OOSTENDE	
EXPRESS	P163	UK	28/07/98	31/07/98	ZEEBRUGGE	
RAIDER	P275	UK	28/07/98	29/07/98	ZEEBRUGGE	
CAPTAIN MIRANDA	20	URU	27/07/98	30/07/98	GENT	



# marine SPORT



## Voetbaltornooi veteranen

Op 13-14 juni ll. werd de Marineveteranenvoetbalploeg van Eguermin uitgenodigd om deel te nemen aan een tornooi in Cul-des-Sarts (bij Couvin) in de provincie Namen.

De inschrijving kende een groot succes (20 man) en een voltallige gemotiveerde ploeg vertrok stipt om 7.00 uur op zaterdag 13 juni.

Na een tussenpauze in Wetteren waar voor vrijwillige "Catering" werd gezorgd door KMC Elaut werd de ploeg rond 11.00 uur onthaald in het Domein "Les Rièzes et les Sarts": prachtig, rustig, lekker en goedkoop; wat wenst een stervoetballer nog meer, een echte aanrader!

Na het middagmaal, wat platte rust, en op naar het voetbalcomplex aan de overkant van het domein. De hellingsgraad (20°) van het terrein kon de "winning spirit" van de Navy niet temperen en de "Jantjes" wonnen het tornooi op overtuigende wijze.



Pont de Loup - Marine: 1-3

## Tournoi de football des vétérans

Les 13 et 14 juin dernier l'équipe de football des vétérans militaires d'Eguermin a été invitée à Cul-des-Sarts (près de Couvin - province de Namur) pour participer à un tournoi de football.

Une équipe complète et motivée (20 personnes) quittait Oostende le 13 juin à 7.00 heures. Après un arrêt à Wetteren pour un petit déjeuner offert par le QMC Elaut, l'équipe arrivait au domaine "Les Rièzes et les Sarts": magnifique, calme et pas trop cher, que demander de plus!

Après le repas du midi, les joueurs se rendaient au complexe sportif en face du domaine. L'inclinaison du terrain (20°) n'entamait en rien le moral de l'équipe de la Marine. Nos marins gagnaient le tournoi de façon convaincante.



Marine - E.S. Frontière: 4 - 1

Avez-vous déjà la  
"Cravate Marine"?

Hebt U reeds een  
"Marinedas"?



# Stroombank 1998

**H**et zeilseizoen '98 begon met een eerste contact vergadering op 10 maart in de Marineclub te Oostende. Op deze vergadering werden volgende wedstrijden gepland.

**L**a saison des régates 1998 débuta par une réunion de contact au "Navyclub" d'Ostende le 10 mars. La réunion vit la planification des compétitions suivantes.

**Stroombank Oostende 25-29 mei/mai**

**Kieler Woche 20-28 juni/juin of/ou**

**Amstelmeer 20-21 juni/juin**

**Den Helder 5-6 september/septembre**

Op 16 april werden in het zeilcentrum van de Marine, de bemanningen aangeduid voor de verschillende disciplines in de jaarlijkse watersportcompetitie "Stroombank" met als inzet de wisselbeker Vice-admiraal J.P.L. Van Dijk.

Gezien we voor Kiel geen volledige bemanning hadden en er absoluut geen mogelijkheid was om een degelijke accommodatie te bekomen, werd Kiel vervangen door de sloepenwedstrijd voor Verenigingen op het Amstelmeer.

Le 16 avril au "Centre de voile" de la Marine (Spui-kom Ostende), les équipages pour les différentes disciplines de la compétition "Stroombank" ont été désignés. L'enjeu est ici le challenge Vice-amiral J.P.L. Van Dijk.

Pour Kiel, nous n'avions pas d'équipage complet et l'accommodation indispensable manquait. Il fut ainsi décidé de participer à la compétition de l'Amstelmeer, une régate pour chaloupes.

## Bemanning - Equipage

Roeien/aviron	25 mei/mai:	Willems, Dekeyser, Caster, Degreef en Vandenberg
Walvissloep/baleinière	26-27 mei/mai:	Degreef, Medard, Caster en Scheerens
420	28 mei/mai:	Degreef, Medard
Caravelle	28 mei/mai:	Verheyen, Vandenberg en Caster
Zwemmen/nager	29 mei/mai:	Vandenberg, Medard, Caster, Rogiers en Degreef

## Uitslagen - résultats

	LuM/FAér	LM/FTer	Masters	Mar2	Mar1	Mar3
Roeien/aviron	3	1	4	2	5	6
Walvis/baleinière	3	6	1	2	3	5
Caravelle	1	5	2	3	4	6
420	3	1	2	4	6	5
Zwemmen/nager	2	1	6	3	4	5
Punten/points	78	78	72	72	48	46
<b>plaatsen/classement</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>



## KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

### BENOEMINGEN - PROMOTIONS

Volgende personen zijn bevorderd tot de hogere graad van (nieuwe graad, naam, datum bevordering):

Les personnes suivantes sont promues au grade supérieur de (nouveau grade, nom, date de promotion):

CPV	Lambele J.	26/06/98	KMC	Utterwulghé B.	26/06/98
CPF	Wittock L.	26/06/98	KMT	Bernaerts	26/06/98
IMR	Derde D.	26/12/97	QMT	Brusselman S.	26/06/98
MTC	Callebout E.	26/09/97	MA1	Crick N.	01/06/98
MTC	Schaut P.	26/09/97	MA1	Devroye D.	01/09/98
KMC	Desmet R.	26/06/98	MA1	Dominique S.	01/06/98
KMC	Mabyt F.	26/06/98	MA1	Verniory B.	01/06/98
KMC	Molein	26/06/98	MA1	Pype L.	01/06/98
ICC	Simpelaere S.	26/06/98	MA1	Sermon V.	01/06/98

#### Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

MPC N. GYSEL	01/07/98
MPC J. MARTENS	01/07/98

#### Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâtres repris ci-dessous sont mis en disponibilité ou prennent leur pension. Le rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

SMU PELEMAN	01/07/98
QMC J. CLAUDISSE	01/07/98

#### Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



FKP (b.d.)  
L. LESCRAUWAET



FKP (R)  
T. MICHIELS

#### C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:

Kapitein Kapelmeester (b.d.) J. HANNIKEN  
1LZ (R) L. HOSTEN  
1OM (b.d.) F. GIELEN  
1MC (b.d.) S. VASE  
1MC (b.d.) C. VAN GAEVER  
1MC (b.d.) A. VAN DEN ABBEELE  
1MC (b.d.) L. OORLYNCK  
KMT (b.d.) J. DELAHAYE  
KMT (b.d.) H. WERBROUCK



## WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
 ARDENNE AGRO S.A. - LEGLISE  
 BAERT H. -HASSELT  
 BAEYENS Ch. - HOUTAIN-LE VAL  
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
 BELLEMANS R. - TUBIZE  
 BERO M. - OOSTENDE  
 BERTIEAUX J.-M. - EUGIES  
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE  
 BILLET G. - BRUGGE  
 BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) -  
 DION VALMONT  
 BLAUWET R. - ASSEBROEK  
 BOECKMANS R. - BRUXELLES  
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
 BONNEWIJN F. - TERVUREN  
 BORGHS B. - Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE  
 BOYDENS-WOUTERS M. - OOSTENDE  
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
 BULCKE R. - TURNHOUT  
 BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) -  
 ERPS-KWERPS  
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE  
 CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. -  
 BRAINE LE CHATEAU  
 COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE  
 CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE  
 COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
 CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE  
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. (Hre) -  
 BRUXELLES  
 DE COSTER L. Premier maître-chef (e.r.) - IZMIR  
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. Lieutenant de  
 vaisseau 1ère Cl. (Hre) - OHAIN  
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE  
 DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM  
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE  
 DELGOFFE V. Capitaine de frégate (Hre) - SCHILDE  
 DELPRAT L. Capitaine de corvette - BRAINE-LE-  
 CHATEAU  
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
 DEPOORTER V. - HOEVENEN  
 DEPREZ M. - PARIS  
 DEROO J. - LOVENDEGEM  
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE  
 DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES  
 DESAEGER R. Capitaine de vaisseau (e.r.) -  
 BRUXELLES  
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD  
 DESMET G. Eerste meester (b.d.) - HALLE  
 DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN  
 DESMYTTER A. - GREZ-DOICEAU  
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
 DE WACHTER M. - KAPELLEN  
 DEWILDE-VANDENEECKHAUT N. Mevr. Wwe.  
 Vice-admiraal (b.d.) - MIDDELKERKE  
 DHONT A. Capitaine de frégate (Hre) - BRUXELLES  
 DOLLENDORF P. - BUTGENBACH  
 DUINSLAEGER M. - Divisieadmiraal (b.d.) -  
 OOSTENDE  
 DUMONT-MAROTTE C. Vve. Capitaine de vaisseau  
 (e.r.) - ANHEE  
 ENEMAN R. Eerste Meester - OOSTENDE  
 ESCH P. - BRUXELLES  
 FALASCA A. - BAUDOUR  
 FRANCK - BRUGGE  
 GELDOLF M. - HASSELT  
 GELUYCKENS D. - Commodore (e.r.) - BRUXELLES  
 GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 GODDAERT M. - EKEREN  
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
 GOOSSENS J. - BLANKENBERGE  
 HANTON J.-M. Quartier-maître chef - OOSTENDE  
 HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN  
 HEILMAN CH. - OOSTENDE  
 HELLEBAUT - AALST  
 HELLEMANS M. Fregatkapitein - ANTWERPEN  
 HENDRIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) -  
 BREDENE  
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
 HERBOTS P. - HASSELT  
 HERMIS SODALES - OOSTENDE  
 HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE  
 HESSENS F. - ANTWERPEN  
 HEUSDENS R. - STOU MONT  
 HISTORICAL CIRCLE-WERM - HOESEL  
 HOLVOET J. Commandant (e.r.) - OOSTENDE  
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -  
 OOSTENDE  
 HOSTE R. - LEERS (FRANCE)  
 HOUZEAU DE LEHAIE Cl Lieutenant de vaisseau 1ère  
 Cl. (Hre) - BINCHE  
 HUGET P. Korvetkapitein (R) - ITTERBEEK  
 HUYGENS H. Luitenant-ter-zee - HEVERLEE  
 HYDEX N.V. - RUISBROEK  
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM  
 JACQUES A. Capitaine de frégate (Hre)  
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
 LAUWERS E. - ANTWERPEN  
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Mevr. Wwe. Kapitein-ter-zee  
 - OOSTENDE  
 LEGEIN G. Matroos - BREDENE  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LEKEUX R. - BRUXELLES  
 LELIEVRE M. - LANDEN  
 LENOIR F. Capitaine de frégate (Hre) - LA HULPE

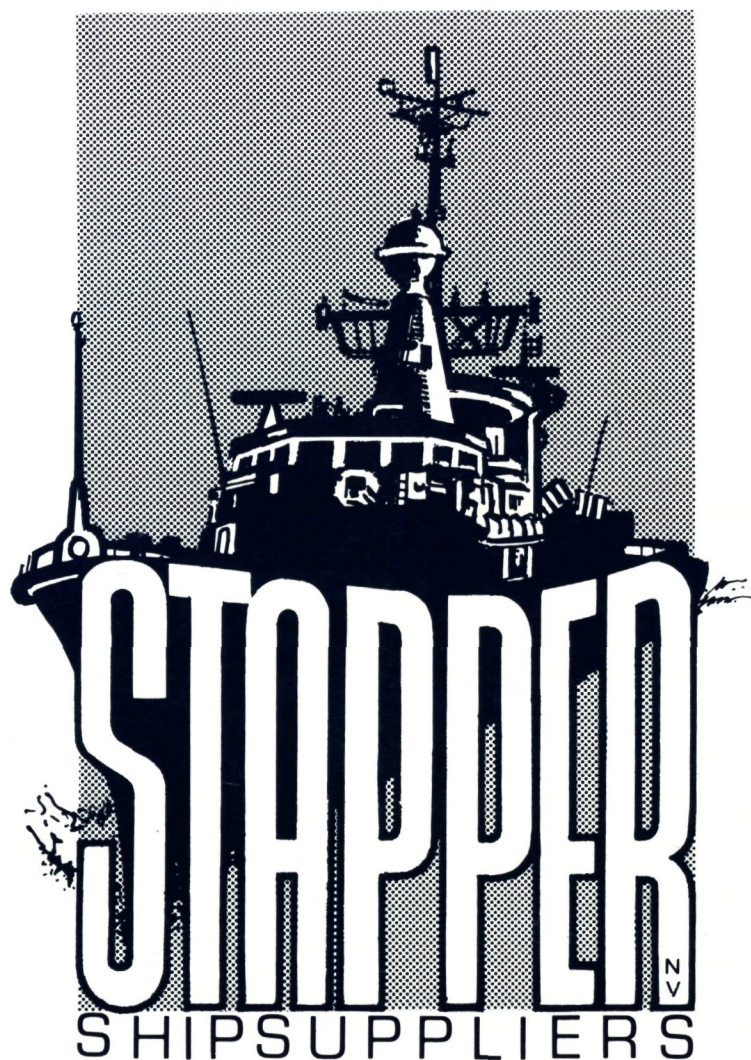


LEVEAU P. Capitaine de frégate (Hre) - LINKEBEEK  
 LEYMAN F. - ITTRE  
 LITIERE J. Kapitein-ter-zee - GISTEL  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MAES F. - BRASSCHAAT  
 MARINECLUB - OOSTENDE  
 MARSIA L. Capitaine de corvette - BRUXELLES  
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de corvette (Hre) - BRUXELLES  
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN  
 MEULEMANS J. - GEEL  
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 MICHIELSENS M. Eremeester-chef - ST. ANDRIES  
 MOENS H. - RUMST  
 MOULART Ph. Capitaine de frégate (Hre) - BRUXELLES  
 MURANGWA N. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. - BRUXELLES  
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE  
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM  
 NAVDETANT - ANTWERPEN  
 NELSON SWEEPERS - TIENEN  
 NYSSSEN L. - VERVIERS  
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK  
 PIERARD R. - JAMBES  
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE  
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) - HALTINNE  
 RAMAEKERS W. Eerste meester-chef (b.d.) - GISTEL  
 REYNIERS O. - SINT-NIKLAAS  
 ROELS E. Erevaanndrig-ter-zee - BRASSCHAAT  
 ROSIERS J. Capitaine de vaisseau - BRAINE L'ALLEUD  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SAUSSEZ G. - REBECQ  
 SAUVAGE E. - BERCHEM  
 SAUWEN J. Capitaine de frégate (Hre) BRUXELLES  
 SCHLIM A. Vice-amiral Aviateur (e.r.) Chevalier - BRUGGE  
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau - OOSTENDE  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIBRET M. Mme - ST. HUBERT  
 SIEGERS A. - TURNHOUT  
 SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN  
 STEELANDT R. - BRUGGE  
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE  
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE  
 STRUMANE R. Dr. Sc. Erefregatkapitein - MOL  
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY - MALMEDY  
 TAS J. - WAASMUNSTER  
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1ère cl. (e.r.) - TERVUREN

TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de flottille - BRAINE-L'ALLEUD  
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT  
 THOELEN G. - KOERSEL  
 THOMAS M. - MIDDELKERKE  
 TOREMANS G. - PELLENBERG  
 TRUSSART B. - BRUXELLES  
 URSEL AYMARD D. - MOULBAIX  
 VAISIERE M. - MONTIGNIES SUR SAMBRE  
 VALCKE - A 950 - ZEEBRUGGE  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE  
 VAN BELLE L. - GENTBRUGGE  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE  
 VAN BUSSEL M.-R. - Fregatkapitein MAB - GENT  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE  
 VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - ARDOOIE  
 VAN DE GINSTE J. - BRUGGE  
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
 VANDENBERGHE Y. - BRUXELLES  
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER  
 VANDENBULCK P. Korvetkapitein (R) - ANTWERPEN  
 VAN DEN ENDE M. - MERKSEM  
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - MIDDELKERKE  
 VAN DER BEKEN - BOUSSU  
 VANDERWAL J. - OOSTENDE  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - LEGLISE  
 VAN ESSCHE Lieutenant de vaisseau 1ère cl. (Hre) - LONGUEVILLE  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN  
 VANLERBERGHE G. Capitaine de frégate - OOSTKAMP  
 VAN NECK D. - AALST  
 VANOVERBEKE Ph. Korvetkapitein - VELDEGEM  
 VAN PARIJS J.-L. - GENVAL  
 VERHEYDEN - BRUXELLES  
 VERHULST L. - ANTWERPEN  
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee ir. - BRUXELLES  
 VILAIN A. - RECOGNE  
 VITTON V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT  
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEE-MACHT - OOSTENDE  
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - LEFFINGE  
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTENDE  
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 28 augustus 1998  
 Clôture à la date du 28 août 1998





# **STAPPER & Co n.v.**

---

**Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP**

**Telephone: (03) 541 13 59**

**Telex: Antw. 33.566**

**Telefax: (03) 541 59 37**